WIDENER
HN NP5L S

Digitized by Google

Econ 6449.4.21 F.

Harvard College Library

FROM

Vorsteher-amt der Kaufmannschaft

Digitized by Google

Digitized by Google

Econ 6649.4.21

Jahresbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

zu

Danzig

über

seine Thätigkeit im Jahre Mai 1898/99

und über

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre

1898.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann.
1899.

Digitized by Google

Jahresbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

zu

Danzig

über

seine Thätigkeit im Jahre Mai 1898/99

und über

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre

1898.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann.
1899.

Digitized by Google

HARVARD COLLEGE LIBRARY
DEC 20 1909
CAMBRIDGE, MASS.

Vorsteher-amt der Kaufmannschaft

BOUND FEB 24 1910

Digitized by Google

Allgemeine Uebersicht.

Im Jahre 1898 stand das wirthschaftliche Leben unserer Stadt unter dem Zeichen des von den verschiedensten Seiten erhobenen Rufes: Förderung der Industrie. Und es ist in der That kein unfreundliches Bild, das wir uns nach so manchen Anzeichen von der wirthschaftlichen Entwickelung Danzigs für die nächste Zukunft entwerfen zu dürfen glauben: industrielle Anlagen mannigfacher Art sind theils im Entstehen, theils ist ihr Inslebentreten in nicht zu langer Zeit mit Sicherheit zu erwarten. Von der Errichtung einer technischen Hochschule in Danzig erhoffen wir, ganz abgesehen von der Bedeutung der neuen Bildungsstätte für das allgemeine Kulturleben in dem Nordosten unseres Vaterlandes, einen weiteren nachhaltigen Impuls für die Industrie und Technik unserer Stadt. Der beengende Gürtel der Wälle ist auf ein beträchtliches Stück hin gefallen, und es ist dadurch gerade den Theilen unserer Stadt Luft und Licht und die Möglichkeit der Ausdehnung gebracht worden, die ihrer vor allem bedurften. Eine rege Bauthätigkeit entfaltet sich auf dem neu gewonnenen Gelände und giebt einer Reihe von Gewerbs- und Handelszweigen lohnende Beschäftigung.

Freilich fehlen diesem mit kurzen Strichen entworfenen Bilde auch die Schatten nicht, und wir dürfen nicht unterlassen, mit Nachdruck auf die Hemmnisse hinzuweisen, die einer lebhaften industriellen Entwickelung unserer Stadt entgegenstehen. Ihre Beseitigung muß Gegenstand ernstester Arbeit der Stellen sein, deren leitender Thätigkeit die Pflege der wirthschaftlichen Interessen unserer Stadt anvertraut ist.

Vor allem lasten noch die schweren Rayonbestimmungen auf dem größten Theil der nächsten Umgebung unserer Stadt und hindern ihr Wachsthum da, wo die freie Bebauungsmöglichkeit im Interesse unserer industriellen Entwickelung besonders nöthig wäre. Zwar ist insofern Bresche in diese Beschränkungen gelegt, als auf dem rechten Weichselufer die Rayons durch Bekanntmachung der Kaiserlichen Rayonkommission vom 1. März 1899 aufgehoben worden sind. Aber auf dem linken Weichselufer bestehen sie noch, von einigen sogleich zu erwähnenden Ausnahmen abgesehen, für die ganze Stadtumwallung. Es handelt sich hier vor allem um eine Reihe von älteren Unternehmungen, die, in ihrer Entwickelung durch jene Rayonschranken aufgehalten und beeinträchtigt, trotz alledem, wenn auch unter großen Opfern, den Wettbewerb mit den auch in anderen Beziehungen unter günstigeren Bedingungen arbeitenden Industriestätten des Westens durchzuhalten verstanden haben. Allerdings ist einigen der neueren gewerblichen Anlagen auch an der linken Seite der unteren Weichsel die Befreiung von den Rayonbeschränkungen zugestanden worden, aber doch nur gegen Entrichtung ganz enormer Abfindungssummen an den Reichsmilitärfiskus. Wir müssen dringend empfehlen, nicht auf diesem Wege fortzuschreiten. Wenn die Beschränkungen in der That ein unbedingtes fortifikatorisches Erforderniß nicht sind, so daß ihr Wegfall gegen eine mehr oder minder große Summe erkauft werden kann, so sollte man sie, wenn anders man es auf Seite des Staates ernst meint mit der industriellen Entwickelung unserer Stadt, auch ohne Entschädigung fallen lassen. Im andern Falle bildet der Kaufpreis für den Wegfall der Beschränkungen für neue Unternehmen eine so schwere Belastung, daß ihre Rentabilität von vornherein wesentlich beeinträchtigt wird, und ihnen sowohl wie den älteren Anlagen gegenüber, die seit

Digitized by Google

ihrer Gründung unter den fraglichen Bestimmungen zu leiden hatten, muß es als Härte erscheinen, wenn ihnen nur gegen Entschädigung gewährt würde, was den auf dem rechten Weichselufer geplanten industriellen Anlagen ohne Opfer zugefallen ist.

Eine zweite für die industrielle Entwickelung unserer Stadt besonders wichtige Frage ist die Beschaffung ausreichender Arbeitskräfte. Der Zug nach dem Westen macht sich auch in der Arbeiterschaft unserer Stadt und ihrer näheren und ferneren Umgebung bemerkbar, und er wird sich zweifellos nicht kurzer Hand wieder in einen Zug nach dem Osten umwandeln lassen. Es wird uns von den betheiligten Industriellen versichert, daß kaum der zwanzigste Theil der von ihnen ausgebildeten jüngeren Arbeiter in der Stadt und Provinz verbleibt. Hierin kann unseres Erachtens nur Wandel geschaffen werden, wenn die Lebensbedingungen für den Arbeiter, namentlich in Bezug auf die Wohnungsverhältnisse, die in Danzig leider besonders traurig liegen, verbessert werden. Wir begleiten die Bestrebungen, die sich in unserer Stadt und deren Umgebung auf dem Gebiete der Arbeiterwohlfahrt und besonders des Arbeiterwohnungswesens geltend machen, mit lebhaftem Antheil und heben besonders hervor das verdienstvolle Wirken der Abeggschen Stiftung für den Bau von Arbeiterwohnungen und des Spar- und Bau-Vereins. Die Abeggsche Stiftung hat bereits 191 Einzelwohnhäuser für Arbeiter hergestellt, und der Spar- und Bau-Verein hat 8 Wohnhäuser mit 125 Wohnungen aus eigener Kraft der Arbeiter geschaffen. Die Absicht des Vereins, auf einem ihm von dem Magistrat zu mäßigem Preise in der Nähe der Stadt angebotenen Gelände mit dem weiteren Bau von Wohnhäusern vorzugehen, ist nicht zur Ausführung gekommen. Anderswo alsbald ein geeignetes Gelände zu finden, ist immerhin schwierig, weil die leidigen Rayonbestimmungen viele an sich geeignete Grundstücke der Bebauung verschließen. Das durch den Fall der Wälle gewonnene Gelände hat von der Stadt zu so hohem Preise vom Militärfiskus erworben werden müssen, daß es für den Bau von Arbeiterhäusern gar nicht in Frage kommen kann. Die westpreußische Provinzialverwaltung, welche aus den Kapitalien der Alters- und Invaliditäts-Versicherungsanstalt Mittel für den Bau von Arbeiterwohnungen zur Verfügung zu stellen begonnen hat, wird hoffentlich in diesem löblichen Beginnen in verstärktem Maße fortfahren.

Als drittes Erforderniß für eine gedeihliche weitere Entwickelung des großgewerblichen Lebens in unserer Stadt muß es bezeichnet werden, daß mit aller Beschleunigung an einen Ausbau der hiesigen Eisenbahn- und Hafenanlagen gegangen wird. Das Gelände, welches sich, vermöge leicht herstellbaren Eisenbahn- und Wasseranschlusses, zu industriellen Anlagen eignet, ist in der Hauptsache vergeben. Es sind das die Grundstücke am linken Ufer der toten Weichsel von der Mottlaumündung abwärts, für deren industrielle Erschließung sich der Bau der Weichseluferbahn als überaus werthvoll erwiesen hat. Bei der Frage, welches Gelände sich zur weiteren Herstellung von Eisenbahn- und Hafenanlagen eignet, richtet sich der Blick von selbst nach dem rechten Weichselufer, zumal die Auftheilung des Holm für industrielle und vielleicht auch kommerzielle Zwecke den Eisenbahnanschluß unbedingt erfordert. Dazu ist freilich eine Uebersetzung der Weichsel, entweder mit einer Ponton-Brücke oder einer Dampffähre unerläßliche Voraussetzung. Ist man aber einmal mit der Eisenbahn bis an das Ufer der todten Weichsel oberhalb der Mottlaumündung herangegangen, so stehen der Anlage von Schienensträngen an der todten Weichsel nach oben hin, sei es auf dem rechten oder dem linken Ufer, nennenswerthe Schwierigkeiten nicht mehr entgegen. Alle die hier angedeuteten Fragen sind zur Zeit Gegenstand der Erörterung in den betheiligten Kreisen. Ihre Lösung ist, wie wir bereits hervorhoben, von entscheidender Bedeutung für die weitere industrielle Entwickelung unserer Stadt. Sie ist aber weiterhin auch von eminenter Wichtigkeit für die Bedeutung unserer Stadt als Handelsplatz, und der Handel, der bisher das Rückgrat des Danziger Erwerbslebens war, wird diese Stellung wohl auch bis auf weiteres noch behaupten. Was aber die Einrichtungen für unseren Handelsverkehr betrifft, so dürfen wir uns nicht verhehlen, daß unsere Nachbar- und Konkurrenzhäfen in der Modernisirung der ihrigen uns weit überholt haben. In Libau, Riga und Windau, in Königsberg, in Stettin, in Kopenhagen, in den russischen Häfen des Schwarzen Meeres, von den großen deutschen Nordseehäfen nicht zu reden, überall sind, unter Aufwendung gewaltiger, viele Millionen betragenden Summen Umschlagseinrichtungen mit einer Unzahl von Krähnen, die meist von centralen Kraftanlagen aus betrieben werden, eingerichtet worden. Dadurch sind die Platzspesen dort auf ein Minimum reducirt, während bei uns noch das seit Jahrhunderten gebräuchliche Beförderungsmittel neben mechanischen Umschlagsvorrichtungen, der Rücken des Lastträgers, bei der Beladung und Entlöschung der Schiffe eine erhebliche Rolle spielt. Was das bedeutet,

Digitized by Google

dafür nur ein Beispiel: die Dampfer, welche schwedische Erze zur Weiterbeförderung nach Schlesien hierher bringen, werden im schwedischen Hafen mit Hilfe mechanischer Einrichtungen in Zeit von etwa sieben Stunden beladen. Hier braucht man zu ihrer Entlöschung, wenn mit Aufbietung aller Kräfte gearbeitet wird, mindestens drei Tage, was, auch wenn man berücksichtigt, daß die Beladung naturgemäß schneller vor sich geht, als die Entlöschung, immerhin noch eine unverhältnißmäßig lange Zeit ist. Hierin muß bald und gründlich Wandel geschaffen werden. Die möglichste Herabdrückung unserer Platzspesen ist aber gerade für unseren Hafen ein dringendes Erforderniß. Sie bilden in Verbindung mit den Frachten, welche im Verkehr über unseren Hafen zur Erhebung kommen, eine solche Belastung, daß wir um eine Herabminderung des unserer Einwirkung zugänglichen Theiles der Platzspesen ernstlich bemüht sein müssen. Hoffentlich können wir im nächsten Jahre berichten, daß die oben angedeuteten Erörterungen zu Ergebnissen geführt haben, die unseren Wünschen bereits greifbare Gestalt verleihen.

Auf dem Gebiete des Handels ist als bedeutsamstes Ereigniß die am 5. April 1899 erfolgte Eröffnung des Freibezirks zu Neufahrwasser hervorzuheben. Es ist damit eine Anlage ins Leben getreten, deren Zustandekommen wir seit sieben Jahren unsere Bemühungen gewidmet haben. Wir haben sie in der frohen Erwartung begrüßt, daß auch sie zu ihrem Theile dazu beitragen werde, dem wirthschaftlichen Aufschwunge, den wir von der Zukunft für unsere Stadt erhoffen, die Bahn zu bereiten. Welchen Werth die neue Anlage für das Verkehrsleben unserer Stadt gewinnen wird, das wird allerdings vor allem davon abhängen, in welchem Geiste die beiden zunächst betheiligten Behörden, die Zoll- und die Eisenbahnverwaltung, die für den Betrieb erlassenen Regulative ausführen. In dieser Hinsicht sind uns von den Vorständen dieser Verwaltungen bei den Eröffnungsfeierlichkeiten die beruhigendsten Versicherungen ertheilt worden, und wir können berichten, daß sich bis jetzt, Dank dem entgegenkommenden Verhalten der genannten Verwaltungen, der Verkehr im Freibezirk glatt und ohne jede Störung vollzogen hat.

Im bevorstehenden Sommer soll die direkte Schienenverbindung zwischen dem Weichselbahnhof und den Eisenbahnanlagen in Neufahrwasser zur Ausführung kommen. Wir versprechen uns von der Anlage ür den Verkehr beider Umschlagsplätze mannigfache Erleichterungen und Förderungen.

Am 27. Februar 1899 ist das neue Postgebäude in der Langgasse dem Verkehr übergeben worden. Es erweist sich als ein im Innern und Aeußeren überaus geschmackvoller, den Verkehr in jeder Weise erleichternder Bau, für dessen Ausführung wir der Kaiserlichen Postverwaltung lebhaften Dank schulden.

Richten wir den Blick über den Bannkreis unserer Stadt hinaus, um ihn auf den Erscheinungen haften zu lassen, deren Wirkungen mit ihren Wellenkreisen das Erwerbsleben unserer Stadt in besonderem Grade zu berühren geeignet sind, so ist zunächst des überaus erfreulichen Umstandes zu gedenken, daß die seit Jahren von uns angestrebte Bahn Lublin--Lemberg sichere Aussicht hat, noch in diesem Jahre in Angriff genommen zu werden. Es wird damit eine direkte Verbindung unserer Stadt mit Galizien, Rumänien und den übrigen unteren Donauländern geschaffen, von der wir uns die wesentlichste Förderung unsrer Handelsbeziehungen mit diesen Gebieten versprechen dürfen.

Auf wirthschaftspolitischem Gebiete ist es vor allem die mit dem näherrückenden Ablauf der wichtigsten Handelsverträge des Deutschen Reiches immer brennender werdende Frage der Erneuerung dieser Verträge, namentlich des Handelsvertrages, der für unseren Platz die größte Bedeutung hat, des russischen, die die Theilnahme unserer Handels- und Industriekreise in Anspruch nimmt. Noch erfreuen wir uns ja auf einige Jahre der sicheren Verhältnisse, die insbesondere der russische Vertrag uns in den wichtigsten wirthschaftlichen Beziehungen zu dem großen östlichen Nachbarstaate gebracht hat und unter deren Schutz sich die Güterbewegung unseres Hafens wie seit mehreren Jahren so auch im vorigen Jahre wieder in erfreulicher Weise gesteigert hat. Aber mit banger Sorge verfolgt man das verkehrs- und handelsfeindliche Gebahren einer kleinen aber einflußreichen Gruppe von Politikern, deren Ziel die Rückführung von Zuständen ist, die einer längst entschwundenen Epoche des wirthschaftlichen und sozialen Lebens angehören, und nur die Hoffnung, daß die den Dingen und Verhältnissen immanente Vernunft schließlich ebenso zum Sieg über Vor-

Digitized by Google

urtheile und Mißverstand führen wird, wie es bei Abschluß der bestehenden Verträge der Fall war, läßt uns einigermaßen voll Zuversicht in die Zukunft blicken

Mit Genugthuung nehmen wir es wahr, daß einem der Hauptagitationsmittel der eben bezeichneten Gruppe von Politikern, der Bewegung für die Einführung der Doppelwährung, dasselbe Schicksal nicht erspart geblieben ist, das ein andres, unseres Erachtens in seiner politischen Bedeutung allerdings noch gefährlicheres, der Antrag Kanitz, schon früher erfahren hat: diese Anträge sind — wenigstens zur Zeit — von der politischen Bühne so gut wie verschwunden. Und auch daß der von derselben Seite so emphatisch angekündigte Feldzug für die Verstaatlichung der Reichsbank nicht zu ihren Gunsten entschieden ist, vielmehr unser bewährtes nationales Bankinstitut in seiner Stellung neu gefestigt aus dem Kampfe, der geführt wurde, hervorgeht, begrüßen wir mit Freude.

Leider gewinnt es dagegen immer mehr den Anschein, als wenn die Reichsregierung dem agrarischen Ansturm auf eine Einrichtung, die für unsern Platz von ganz eminenter Bedeutung ist, nicht ferner mit derselben Festigkeit entgegenzutreten gewillt ist, wie es bezüglich der oben berührten agrarischen Forderungen geschah, wir meinen der Forderung der Aufhebung der gemischten Privattransitläger für Getreide. Wir haben deren Bedeutung für unseren Getreidehandel in unseren früheren Jahresberichten und in einer großen Anzahl von Denkschriften bei der Reichsregierung in eingehendster Weise dargelegt. Wie schwer unser Getreidehandel unter den verschiedensten widrigen Verhältnissen leidet, haben wir ebenfalls in diesen Berichten beinahe in jedem Jahre auszuführen Veranlassung gehabt. Auch das Jahr 1898 war nichts weniger als ein glückliches für ihn, wie späterhin noch näher zu erörtern sein wird. Es würde der schwerste Schlag für unsern Getreidehandel sein und unser Platz annähernd auf den Rang eines Marktes von im wesentlichen nur noch lokaler Bedeutung, wie ihn beinahe jede größere Provinzstadt darstellt, herabgedrückt werden, wenn der agrarischen Forderung der Aufhebung der gemischten Privattransitläger Folge gegeben würde. Daß die Landwirthschaft selbst den schwersten Schaden davontrüge, wenn ihr ein so leistungsfähiger Markt, wie der unsere trotz aller Ungunst der Verhältnisse doch immerhin noch ist, entzogen würde, steht für uns außer allem Zweifel. Aber es gehört nun einmal zum Glaubensbekenntniß des Agrariers, daß es der Landwirthschaft nützt, wenn man nur dem Handel schadet. Das Wort von der Solidarität der wirthschaftlichen Interessen ist ihm leerer Schall.

Wenden wir uns nun den geschäftlichen Ergebnissen zu, welche das Jahr 1898 dem Erwerbsleben unserer Stadt gebracht hat, so ist zunächst hervorzuheben, daß, wie wir schon andeuteten, die Güterbewegung in unserem Hafen, sowohl bezüglich der Einfuhr wie bezüglich der Ausfuhr gegen 1897 eine Steigerung aufweist. Ihre Größe geht aus der folgenden vergleichenden Zusammenstellung hervor, zu der wir bemerken, daß bei den Zahlen der Schiffe, welche in unserem Hafen ein- und ausgingen, diejenigen nicht gerechnet sind, welche leer oder in Ballast fuhren oder welche unseren Hafen nur für Nothhafen oder Order anliefen. Es sind

eingekommen:

1898:	1478	Schiffe	von	zus.	533 841	R.T.	mit	zus.	797 734	t Ladung.
97:	1431	„	„	„	502 432	„	„	„	790 197	„ „
96:	1478	„	„	„	482 980	„	„	„	725 384	„ „
95:	1342	„	„	„	467 098	„	„	„	603 023	„ „
94:	1439	„	„	„	521 418	„	„	„	630 120	„ „
93:	1240	„	„	„	473 855	„	„	„	571 860	„ „
92:	1223	„	„	„	469 410	„	„	„	522 303	„ „
91:	1294	„	„	„	450 873	„	„	„	516 145	„ „
90:	1255	„	„	„	381 792	„	„	„	414 732	„ „
89:	1228	„	„	„	393 456	„	„	„	464 254	„ „
88:	1181	„	„	„	379 209	„	„	„	434 190	„ „

Digitized by Google

ausgegangen:

1898:	1384	Schiffe	von	zus.	473 556	R.T.	mit	zus.	648 209	t	Ladung.
97:	1380	"	"	"	479 209	"	"	"	616 918	"	"
96:	1536	"	"	"	490 454	"	"	"	668 616	"	"
95:	1472	"	"	"	493 715	"	"	"	592 195	"	"
94:	1635	"	"	"	546 265	"	"	"	607 056	"	"
93:	1571	"	"	"	515 560	"	"	"	603 047	"	"
92:	1275	"	"	"	434 019	"	"	"	431 588	"	"
91:	1637	"	"	"	522 616	"	"	"	599 156	"	"
90:	1685	"	"	"	493 063	"	"	"	525 200	"	"
89:	1653	"	"	"	495 615	"	"	"	562 750	"	"
88:	1828	"	"	"	553 857	"	"	"	689 907	"	"

Es betrug somit die gesammte Schiffs- und Güterbewegung seewärts im hiesigen Hafen:

1898:	2862	Schiffe	von	zus.	1 007 397	R.T.	mit	zus.	1 445 943	t	Ladung.
97:	2811	"	"	"	981 641	"	"	"	1 407 115	"	"
96:	3014	"	"	"	973 434	"	"	"	1 394 000	"	"
95:	2814	"	"	"	960 813	"	"	"	1 195 218	"	"
94:	3074	"	"	"	1 067 683	"	"	"	1 237 176	"	"
93:	2811	"	"	"	989 415	"	"	"	1 174 907	"	"
92:	2498	"	"	"	903 429	"	"	"	953 891	"	"
91:	2931	"	"	"	973 489	"	"	"	1 115 301	"	"
90:	2940	"	"	"	874 855	"	"	"	939 932	"	"
89:	2881	"	"	"	889 071	"	"	"	1 027 004	"	"
88:	3009	"	"	"	933 076	"	"	"	1 124 097	"	"

Hiernach wird der Umfang unseres Exportes im Jahre 1898 im Vergleich mit den zehn Vorjahren nur von demjenigen in den Jahren 1888 und 1896, beides Jahren sehr großer Ernten in unserem provinziellen und russisch-polnischen Hinterlande, übertroffen, während der Import sowie die gesammte seewärtige Güterbewegung in unserem Hafen von keinem der zehn Vorjahre und, wie wir hinzufügen können, auch von keinem der weiteren Vorjahre, über welche statistische Aufzeichnungen vorliegen, übertroffen wird.

Unser seewärtiger Import würde noch ein günstigeres Bild darbieten, wenn nicht bei unserem dem Umfange nach am meisten ins Gewicht fallenden Einfuhrartikel, der englischen Kohle, eine wesentliche Abnahme eingetreten wäre; die Ursache dieser Mindereinfuhr ist in den hohen Preisen zu suchen, welche die englische Kohle infolge des Kohlenarbeiterstreiks in Wales und der hohen Schiffsfrachten des Jahres 1898 hatte. Es wurden unserem Hafen 1898 nur 292 000 Tonnen englische Kohlen gegen 332 000 Tonnen im Jahre 1897 zugeführt. Dieser Rückgang um 40 000 Tonnen wurde aber weit mehr als ausgeglichen durch die bedeutend verstärkte Zufuhr schlesischer Kohlen, von denen an Stelle der 81 000 Tonnen des Jahres 1897 unserem Platze im Berichtsjahre 152 000 Tonnen zugeführt wurden. Aus dieser Mehrzufuhr von 72 000 Tonnen ergiebt sich, daß 1898 unsere Gesammtzufuhr noch um 31 000 Tonnen stärker war als 1897. Fügen wir noch hinzu, daß 1898 mit der Eisenbahn und auf der Weichsel nur 146 000 Tonnen versandt wurden gegen 169 000 Tonnen im Vorjahre, so berechnet sich, wenn man annimmt, daß aus einem Jahre in das andere annähernd dieselben Bestände übernommen sind, der Verbrauch von Kohlen an unserem Platze im Jahre 1898 auf 299 000 Tonnen, während er im Jahre 1897 245 000 Tonnen betrug. Schon hieraus dürfte sich ein günstiger Rückschluß auf die gute Beschäftigung ziehen lassen, deren sich Industrie und Dampfschiffahrt, die wichtigsten Kohlenkonsumenten, erfreuten

Die Minderzufuhr an englischen Kohlen wird ausgeglichen in erster Reihe durch die bedeutende Zunahme einer Anzahl wichtiger Speditionsartikel. Hier ist zunächst zu nennen eine Zunahme von 21 000 Tonnen in der Spedition schwedischer Erze nach Oberschlesien (83 000 gegen 62 000 Tonnen), denen sich eine Mehreinfuhr von 3300 Tonnen bei Roheisen (24 700 gegen 21 400 Tonnen), und von 2400 Tonnen (32 100 gegen 29 700 Tonnen) bei verarbeitetem Eisen anschließt. Auch in diesen Mehrimporten drückt sich die lebhafte industrielle Thätigkeit aus, die an unserem Platze und in unserem Hinterlande herrschte. Versuchsweise hat im Jahre 1898 eine Spedition von Salz aus den russischen Häfen des Schwarzen Meeres über unseren Platz nach Polen stattgefunden. Dadurch ist unserer Salzverladung nach dem Binnenlande ein Zuwachs von 6000 Tonnen entstanden, der dem bisherigen Import des Eigenhandels unserer Stadt von

jährlich 6000 bis 7000 Tonnen (im Jahre 1897 betrug er 6300 Tonnen) hinzugetreten ist, so daß für 1898 ein Salzimport von 12 300 Tonnen zu verzeichnen ist. Hoffentlich ist damit unserem Platze für die Dauer ein neuer Speditionsartikel gewonnen worden. Schließlich ist von den Gütern, die unserem Hafen vorzugsweise als Speditionsgut zugeführt werden, noch bei Drogen, Chemikalien und künstlichen Düngemitteln ein Mehr von 2800 Tonnen zu verzeichnen (57 300 gegen 54 500 Tonnen). Er dürfte namentlich dem Mehrbedarf an Rohstoffen, den die chemischen Betriebe an unserem Platze besonders zur Befriedigung des Bedarfs der Landwirthschaft an künstlichen Düngemitteln hatten, zuzuschreiben sein.

Bei unseren Eigenhandelsartikeln, zu denen ja allerdings auch ein mehr oder minder großer Theil der im vorstehenden als Speditionsartikel bezeichneten Güter gehört, ist vor allem eine ganz bedeutende Zunahme in dem Import von Heringen zu verzeichnen. Die Einfuhr war mit 32 000 Tonnen (zu 1000 kg) um 13 000 Tonnen größer als 1897, das ja allerdings für den Heringshandel wegen der schlechten Fangergebnisse ein sehr ungünstiges Jahr war. Bei den Kolonial- und Materialwaaren fallen ins Gewicht der Mehrimport von Reis im Betrage von 2200 Tonnen (6600 gegen 4400 Tonnen), der seine Ursache in der kleinen Kartoffelernte unseres Hinterlandes hat, und von Schmalz mit 900 Tonnen (4400 gegen 3500 Tonnen), der sich aus den hohen Preisen der inländischen Fleischprodukte erklärt.

Die Einfuhr von Petroleum ist um 1700 Tonnen gestiegen (39 400 gegen 37 700 Tonnen). Es dürfte das mit der Eröffnung des Betriebes der Tankanlage der Deutsch-Russischen Naphtha-Import-Gesellschaft zusammenhängen. Ins Gewicht fällt endlich noch die Mehreinfuhr von Cement mit 2300 Tonnen (10 000 gegen 7700 Tonnen), in der sich die lebhafte, an unserem Platze herrschende Bauthätigkeit ausdrückt, während die Zufuhr an Mauersteinen um 6000 Tonnen (37 000 gegen 43 000 Tonnen im Jahre 1897) zurückgegangen ist. Der Bedarf an Mauersteinen für die zahlreichen Neubauten unserer Stadt wird in steigendem Maße durch die Ziegeleien, welche in deren näherer und fernerer Umgebung entstanden sind, gedeckt.

Das Mehr oder Minder in der Einfuhr der übrigen Importartikel bewegt sich in engen Grenzen und bietet zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß.

Bei der Besprechung der wichtigsten Erscheinungen auf dem Gebiete des Ausfuhrhandels, beginnen wir, alter Gewohnheit folgend, mit dem Getreideexport, obgleich er dem Umfange nach schon seit einer Reihe von Jahren von der ersten Stelle, die er früher einnahm, durch zwei andere Handelszweige, den Zucker- und den Holzhandel, verdrängt worden ist. Auch das Jahr 1898 war, wie wir schon oben hervorgehoben haben, für unseren Getreidehandel abermals kein günstiges. Die seewärtigen Abladungen weisen einen Rückgang von 2000 Tonnen (90 000 gegen 92 000 Tonnen) auf. Das Geschäft litt vor allem unter dem großen Druck, den die vorzügliche Ernte Amerikas auf alle europäischen Absatzgebiete ausübte. Denn da auch in den meisten westeuropäischen Staaten die Ernte gut ausgefallen war, so war von ihnen in der Hauptsache nur England auf den Getreideimport angewiesen. Das Bewußtsein, daß das amerikanische Getreide und das russische und ostdeutsche in England als dem gemeinsamen Absatzgebiete konkurriren mußte, stärkte die Position der englischen Getreideimporteure außerordentlich und machte das Geschäft nach dem bisher für unseren Getreidehandel weitaus wichtigsten Exportlande ungemein schwierig. Einigen Ersatz bot der Umstand, daß in den skandinavischen Ländern die Ernte in Brodgetreide sehr klein ausgefallen war und daß sie daher unserem Export ein Absatzgebiet darboten, das den theilweisen Verlust der englischen einigermaßen verschmerzen ließ.

Im ganzen ist an unserem Platze das Getreidegeschäft im abgelaufenen Jahre, wenn man von den Gewinnen absieht, die durch die schnelle Steigerung der Preise im April/Mai gemacht worden sind, sehr wenig rentabel gewesen. Es mußte unter dem Drucke der widrigen Verhältnisse auch der regste Unternehmungsgeist erlahmen.

Wie der Getreidehandel, so blicken auch die auf ihm basirenden Betriebe der Oel- und Mahlmüllerei und der Stärkefabrikation an unserem Platze auf das Jahr 1898 als auf ein sehr ungünstiges zurück. Die Mehlausfuhr ist um 1000 Tonnen (von 25 000 auf 24 000 Tonnen), die Kleieausfuhr gar um mehr als 4000 Tonnen (von 6800 auf 2600 Tonnen), die Ausfuhr von Rüböl um 1400 Tonnen (von 7100 auf 5700 Tonnen) und die Ausfuhr von Oelkuchen um 400 Tonnen (von 6200 auf 5800 Tonnen) zurückgegangen. Zwar handelt es sich bei den vorgenannten Futtermitteln nicht sowohl um einen Rückgang unseres Umsatzes, vielmehr ist der Rückgang unserer Ausfuhr vorzugsweise dem Umstande zuzuschreiben, daß unsere Landwirthschaft in steigendem Maße die hier erzeugten und die unserem Platze vom Auslande zugeführten

Futtermittel selbst verbraucht. Aber beim Mehl und Rüböl liegt in der That ein Rückgang der hiesigen Produktion vor. Das schwerste Hinderniß für eine gedeihliche Entwickelung der hiesigen Oel- und Mahlmüllerei ist die Vorschrift, wonach die zollamtliche Abrechnung vierteljährlich stattfindet. Rübsen und Raps kommt im wesentlichen in den Monaten August und September an unseren Markt. Es müßte danach das gesammte gewonnene Oel bis Ende Dezember ausgeführt werden, was aber natürlich unmöglich ist. Mit der Mahlmüllerei verhält es sich ähnlich. Unser Hauptabnehmer für Weizen- und Roggenmehl ist Finnland; dessen Häfen sind aber nur bis zum Oktober und dann erst wieder im Mai nach Eröffnung der Schiffahrt zugänglich. Können Oel und Mehl nicht rechtzeitig nach dem Auslande expedirt werden, so muß der Zoll für das zu ihrer Herstellung verbrauchte Rohmaterial entrichtet werden, und die verzollten Fabrikate sind natürlich auf den Absatz im Inlande angewiesen. Sie drücken hier den Preis und rufen nun wieder die Klage der Kleinmüllerei über die erdrückende Konkurrenz der Großmühlen hervor. Zahlenmäßig drücken sich diese Schwierigkeiten beispielsweise darin aus, daß unser Mehlexport nach Finnland von 10 300 Tonnen im Jahre 1897 auf 6700 Tonnen im Jahre 1898 zurückgegangen ist, während der Absatz nach dem Inlande eine — den Verlust allerdings nicht ausgleichende — Steigerung erfahren hat. Was die Stärkefabrikation betrifft, so kann sie mit ihren Produkten überhaupt nicht an den Weltmarkt gehen, weil für diese gar keine Zollbonifikation stattfindet. Die Danziger Oelmühle, bei welcher dieser Fabrikationszweig als Nebenbetrieb besteht, berichtet uns, daß sie im Jahre 1898 von Asien und Aegypten dringende Anfrage wegen Lieferung von Weizenstärke gehabt habe, sie aber ablehnend bescheiden mußte, weil eine Zollrückvergütung auf das Fabrikat nicht gewährt wird und daher eine Konkurrenz gegen das Ausland, welchem der Rohstoff zollfrei zur Verfügung steht, nicht angängig war.

Daß eine bei uns urwüchsige Industrie mittels solcher, durch nichts als durch eine Abneigung gegen die Zuführung ausländischer Produkte gebotener Geschäftserschwerungen aufs äußerste geschädigt wird, ist tief zu beklagen. Einen Theil der Kosten dieser Schädigungen hat die Landwirthschaft jedenfalls durch Verminderung der Kuchenproduktion sowie der Kleiegewinnung, aber wahrscheinlich auch noch in anderer Weise zu tragen.

Unser Holzexport weist gegen 1897 eine Verminderung um 7000 Tonnen (265 000 gegen 272 000 Tonnen) auf, die indessen nicht einem Rückgang unserer Zufuhren — diese sind vielmehr von 521 000 auf 665 000 Festmeter gestiegen — sondern lediglich dem Umstande zuzuschreiben ist, daß die Hauptmasse der Zufuhren erst sehr spät im Jahre herankam und der Export für einen großen Theil daher erst im Jahre 1899 stattfinden kann.

Unsere Holzschneidewerke waren sämmtlich in regelmäßigem, zum Theil in sehr lebhaftem Betriebe. Recht erfreulich war insbesondere unser Platzgeschäft: Die rege Bauthätigkeit in unserer Stadt und ihrer Umgebung brachte einen starken Bedarf an kiefernen Schnitthölzern, hauptsächlich an Bohlen, Brettern und anderen zu Hausbauten erforderlichen Hölzern. Dieser starke lokale Absatz dürfte zur Folge gehabt haben, daß trotz des verminderten Exports der Gesammtabsatz an Holz nicht wesentlich hinter dem des Vorjahres zurückgeblieben ist.

Die Minderausfuhr der bisher aufgeführten Artikel, die sich auf etwa 16 000 Tonnen beläuft, wird aber weit überwogen durch die Zunahme unseres Zuckerexports im Betrage von 45 000 Tonnen (208 000 gegen 163 000 Tonnen). Der inländische Rohzucker ist an ihr mit 27 000 Tonnen, der raffinirte mit 22 000 Tonnen betheiligt, während bei russischem Zucker eine Minderausfuhr von 4000 Tonnen zu verzeichnen ist, weil die russische Waare durch billige russische Tarife, denen eine entsprechende Tarifermäßigung auf der deutschen Strecke nicht gegenübersteht, nach Libau gezogen wird.

Die Lage unserer Raffinerien war eine günstige, beide haben sich zu einer Vergrößerung ihrer Anlagen entschlossen. Freilich darf man sich darüber nicht täuschen, daß die Grundlage unserer Zuckerindustrie eine gesunde so lange nicht genannt werden kann, als das gegenwärtige Steuersystem besteht, unter dessen Herrschaft in England, unserem wichtigsten Exportland, der Zucker einen Bruchtheil des Preises kostet, der in seinem Produktionslande Deutschland für ihn bezahlt werden muß. Es ist das ein wirthschaftliches Phänomen wunderlichster Art, das zur Folge hat, daß dort der Konsum auf den Kopf der Bevölkerung ein Mehrfaches von dem beträgt, was er hier ausmacht. Erst wenn durch den Wegfall des Ausfuhrzuschusses und eine entsprechende Verminderung der Verbrauchsabgabe dafür gesorgt wird, daß das wichtige Nahrungsmittel auch in seinem Produktionslande zu einem der großen Masse der ärmeren Be-

völkerung erschwinglichen Preise käuflich ist, wird in dem dann eintretenden stärkeren Konsum des Inlandes der gesammten Zuckerindustrie die sichere Grundlage geboten, deren sie an Stelle des von mannigfachen Zufällen abhängigen Absatzes nach dem Auslande, auf den sie jetzt vorzugsweise angewiesen ist, dringend bedarf.

Von den wichtigeren, im Vorstehenden noch nicht erwähnten Industriezweigen unseres Platzes wird nahezu einstimmig für 1898 Günstiges berichtet. Unsere Schiffswerften und Maschinenbauanstalten waren in vollem Betriebe und fast ausnahmslos zu wesentlichen Erhöhungen ihrer Arbeiterzahlen genöthigt. Sie klagen nur darüber, daß die Beschaffung der erforderlichen Arbeitskräfte mit großen Schwierigkeiten verbunden war. Sehr gut beschäftigt waren ferner infolge der lebhaften an unserem Platze herrschenden Bauthätigkeit die der Herstellung von Baumaterialien dienenden Betriebe, namentlich die Ziegeleien, die Dachpappen- und Cementfabriken. Die reichliche Arbeitsgelegenheit, welche die rege Bauthätigkeit und der flotte Betrieb fast aller unserer industriellen Anlagen darboten, waren auch eine der wichtigsten Ursachen dafür, daß die Bierproduktion unseres Platzes sich um das beträchtliche Quantum von 82 000 hl gegen 1897 gesteigert hat (301 000 hl gegen 219 000 hl). Fast alle Brauereien sind an dieser Mehrerzeugung betheiligt und fanden schlanken Absatz für ihre Produkte.

Auch unsere Rhederei blickt auf ein günstiges Jahr zurück. Die Ergebnisse des Betriebes der hier beheimatheten Dampfer sind mit wenigen Ausnahmen gut, theilweise sogar glänzend zu nennen.

I.

Thätigkeitsbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

für das Jahr Mai 1898/99.

I. Zollwesen.

Freibezirk.

Am 5. April 1899 Morgens wurde der Freibezirk zu Neufahrwasser eröffnet. Um der Wichtigkeit des Ereignisses auch äußerlich gerecht zu werden, fand am Vormittag ein Festakt im Freibezirk und am Abend ein Festmahl im Artushof statt. Zu dem Festakt beförderte die Königliche Eisenbahn-Direktion die Theilnehmer in einem Extrazug nach dem Freibezirk, und es wurden dort von den obersten Vertretern der betheiligten Lokalbehörden Ansprachen gehalten, die die Bedeutung des Tages für das wirthschaftliche Leben unserer Stadt hervorhoben. Bei dem Festmahl im Artushofe hatten wir die Freude, neben den Vorständen der hiesigen Behörden, an ihrer Spitze Herrn Oberpräsidenten von Goßler, als Vertreter des zunächst betheiligten Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Herren Oberbaudirektor Kummer, Geh. Ober-Regierungs-Rath Krönig und Reg.- und Baurath Anderson, und außerdem eine große Anzahl von Mitgliedern der hiesigen Behörden als unsere Gäste zu begrüßen. Auf ein an Seine Majestät den Kaiser abgesandtes Huldigungstelegramm traf am anderen Tage eine Antwortsdepesche ein. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen telegraphirte uns seinen Glückwunsch, und wir haben nicht versäumt, ihm unsern Dank zu übermitteln.

Zollstelle am Weichselbahnhof.

Die Einrichtung des Freibezirks wird voraussichtlich gewisse Verschiebungen in den Anlegestellen der Schiffe und im Zusammenhange damit eine stärkere Benutzung des Weichselbahnhofs zur Folge haben. Dazu kommt, daß — wie im folgenden Abschnitt näher dargelegt ist — der Weichselbahnhof eine wesentliche Vergrößerung und in seiner Ausstattung mit Gleisen, sowie in seiner Verbindung mit den anderen Theilen unseres lokalen Bahnnetzes bedeutende Verbesserungen erfahren wird. Auch dies wird dazu beitragen, seine Benutzung zu steigern. Deshalb mußte der Wunsch, daß auch die zollamtlichen Einrichtungen auf dem Weichselbahnhof möglichst vollständige seien, den wir schon früher an den zuständigen Stellen wiederholt zum Ausdruck gebracht haben, sich von neuem besonders lebhaft geltend machen. Wir haben auf Grund einer Umfrage bei den Betheiligten dem Herrn Provinzial-Steuer-Direktor die Bitte unterbreitet, daß die Zollstelle am Weichselbahnhof mit einer Tageskasse und einem Ausfuhrzuschuß-Register ausgestattet und einem selbstständigen Beamten unterstellt werden möchte.

Zolltransit durch Rußland.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion Bromberg haben wir unter dem 14. Dezember 1898 gebeten, dahin zu wirken, daß der Zolltransit durch Rußland außer über die Grenzzollämter, über die er bisher schon zugelassen ist, auch über das Zollamt Nowosielice gestattet werde. Unter dem 4. April 1899 erhielten wir die Mittheilung, daß der Zolltransit im Verkehr von Deutschland nach Oesterreich über Mlawa-Nowosielice und Alexandrowo-Nowosielice sowie in der umgekehrten Richtung zugelassen worden sei.

II. Post- und Telegraphenwesen.

Fernsprechverbindungen.

Dem Herrn Staatssekretär des Reichspostamtes haben wir unter dem 17. Oktober 1898 die Bitte vorgetragen, eine Fernsprechverbindung unseres Platzes mit Breslau, Magdeburg, Hamburg, Lübeck und Kiel herbeizuführen. Wir wurden am 8. November 1898 dahin beschieden, daß z. Z. unserer Bitte bezüglich der letztgenannten vier Städte nicht stattgegeben werden könne, weil die in Betracht kommenden Leitungen bis zur Grenze ihrer Aufnahmefähigkeit belastet seien. Es sei zwar die Herstellung einer neuen Verbindung von Danzig mit Hamburg, Lübeck und Kiel ins Auge gefaßt, doch sei der Bau, weil er erhebliche Mittel erfordere, bis jetzt nicht möglich gewesen; er könne auch, weil zunächst andere noch dringlichere Aufgaben zu erledigen seien, für das nächste Etatsjahr noch nicht in Aussicht gestellt werden. Die Einbeziehung von Breslau in den Sprechverkehr mit Danzig würde sich zwar durch die in der Ausführung begriffene Doppelleitung Posen-Breslau ermöglichen lassen. Diese Leitung könne aber in Breslau nicht eingeführt werden, weil aus Anlaß von Meinungsverschiedenheiten mit der Stadtverwaltung über die Benutzung der städtischen Straßen u. s. w. die dortigen Bauarbeiten haben eingestellt werden müssen. Wie verlautet, soll inzwischen ein Einvernehmen zwischen der Kaiserlichen Telegraphenverwaltung und der Breslauer Stadtverwaltung erzielt worden sein, und wir dürfen daher wohl hoffen, daß unserer Bitte wenigstens bezüglich der Fernsprechverbindung mit der Hauptstadt Schlesiens wird Folge gegeben werden.

Unter dem 4. Februar 1899 haben wir an das Reichspostamt die Bitte gerichtet, es möchte die Gebühr für Ferngespräche auf Luftlinien-Entfernungen von über 50 bis 150 km von 1 Mk. auf 50 Pf. ermäßigt werden. Eine solche Ermäßigung würde für den Verkehr in unseren östlichen Provinzen namentlich um deswillen sehr willkommen sein, weil hier die Entfernungen zwischen den größeren Industrie- und Handelscentren im allgemeinen wesentlich größere sind, als in der Mitte und dem Westen unseres Vaterlandes. Wir halten die Ermäßigung für ein nicht zu unterschätzendes Mittel zur Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse des Ostens, die ja grade an der geringen Entwickelung der verschiedenen Verkehrseinrichtungen ein wesentliches Hemmniß findet. In der dem Reichstag vorgelegten Fernsprechgebührenordnung ist unsere Bitte zwar nicht in vollem Umfange, aber doch insoweit berücksichtigt, daß die Fernsprechgebühr für Entfernungen von 50 bis 100 km auf 50 Pf. ermäßigt ist.

III. Eisenbahn-Verkehr.

Eisenbahnverkehr mit dem Freibezirk.

Für den Freibezirk ist eine besondere Güterabfertigungsstelle unter der Bezeichnung „Neufahrwasser (Freibezirk)“ und zwar für die Annahme und Auslieferung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen eingerichtet worden. Der alte Bahnhof Neufahrwasser hat zur Unterscheidung den Namen „Neufahrwasser (Zollinland)“ erhalten. Da die Mehrentfernung der neuen Station gegenüber der bisherigen Station Neufahrwasser 1,2 km beträgt, beabsichtigte die Königliche Eisenbahnverwaltung die Frachtsätze für Neufahrwasser (Freibezirk) dieser Mehrentfernung gemäß zu erhöhen. Auf unsere Bitte wurde hiervon Abstand genommen, und es werden für die neue Station dieselben Frachtsätze erhoben wie für die Station Neufahrwasser (Zollinland). Auch die Ueberführungsgebühren zwischen den beiden Bahnhöfen in Neufahrwasser und von diesen nach den übrigen Danziger Bahnhöfen, und zwar sowohl für Sendungen, bei denen eine Beförderung mit der Eisenbahn unmittelbar vorausgegangen ist oder nachfolgt, als auch für Sendungen im Stationsverkehr, sind von der Königlichen Eisenbahnverwaltung unseren Anträgen entsprechend festgesetzt worden und haben Erhöhungen gegen die bisherigen Gebühren nicht erfahren. Wir glaubten auf diese Tarifbildungen besonderen Werth legen zu müssen, um gegen die Anlage, von der sich noch nicht wohl übersehen läßt, wie sich der Verkehr in ihr entwickeln wird, bei den Betheiligten nicht von vornherein ein Vorurtheil hervorzurufen.

Gleisanlagen in Neufahrwasser.

Hand in Hand mit der Herrichtung der Bahnanlagen am Hafenbassin für die Zwecke des Freibezirks ist die Durchführung mehrerer Maßnahmen zur Verbesserung der Danziger Eisenbahnverhältnisse gegangen. Vor allem sind die Gleisanlagen am Hafenkanal zu Neufahrwasser durch Einlegen neuer Weichen und Gleise, wozu der Abbruch mehrerer Häuser erforderlich war,

erheblich leistungsfähiger gemacht worden. Unsere weiteren Anträge auf Verlängerung der Hafengleise bis an das Hotel zu den Provinzen nach unten hin und bis an das Gebäude der Hafenbauinspektion nach oben hin wurden von der Königlichen Eisenbahnverwaltung wohlwollend aufgenommen, stießen aber zunächst auf den Widerspruch der Königlichen Hafenbauverwaltung, welche bezüglich der erstgenannten Verlängerung Zweifel an der ausreichenden Tragfähigkeit der Kaimauern für das Befahren der Gleise mit Lokomotiven hegte und bezüglich der Verlängerung nach oben hin den Einwand geltend machte, daß durch das Aufstellen von Eisenbahnwagen bei der Hafenbauinspektion die Uebersichtlichkeit des Hafens so leiden müsse, daß der Verkehr von Schiffen um die scharfe Ecke, welche die Wasserstraße bei der Ausmündung der todten Weichsel in den Hafenkanal bildet, sehr erschwert würde. Was den ersten Widerspruch betrifft, so hat eine von der Königlichen Hafenbauinspektion vorgenommene Untersuchung der Kaimauern ergeben, daß ihre Festigkeit ausreicht, um den Verkehr von Lokomotiven an der fraglichen Stelle zu gestatten, und die Gleisverlängerung nach unten hin wird deshalb demnächst zur Ausführung kommen. Wegen der Verlängerung der Gleise nach oben hin sind die Erörterungen noch nicht abgeschlossen.

Weichselbahnhof.

Durch Zurückverlegung der am Weichselbahnhof vorüberführenden Strecke der Broschki'schen Straße ist Raum zu der, namentlich im Hinblick auf die Ueberlastung der Hafen- und Gleisanlagen in Neufahrwasser dringend wünschenswerthen Erweiterung des Weichselbahnhofs gewonnen worden. Mit der Verlegung der erforderlichen Gleise ist man bereits beschäftigt und der Erbauung einer zweiten Reihe von Schuppen darf wohl in kurzer Zeit entgegen gesehen werden.

Mit besonderer Freude begrüßen wir es, daß der Wunsch nach Herstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen Neufahrwasser und dem Weichselbahnhof, dem wir seit Jahren mit Nachdruck an den zuständigen Stellen zum Ausdruck gebracht haben, im bevorstehenden Sommer Erfüllung finden wird. Die Verbindungsbahn wird, hinter dem Albrecht'schen Grundstück vorbei die Richtung nach dem Fischmeisterweg nehmend, und weiterhin diesen benutzend, in den Rangirbahnhof bei Saspe einmünden.

Stückgutverkehr am Legethor Bahnhof.

Die dem Stückgutverkehr auf dem Legethor-Bahnhof dienenden Schuppenräume genügten dem Bedürfniß schon seit Jahren nicht mehr. Man hatte gehofft, daß sofort nach Eröffnung des Hauptbahnhofs Danzig durch Herrichtung des Personenbahnhofgebäudes auf Bahnhof Legethor zu Güterverkehrszwecken auch dem Stückgutverkehr ausreichende Räume zugewiesen werden würden. Zu unserer Ueberraschung enthielt aber der Etat für 1898/99 nicht die Mittel zur Ausführung der erforderlichen Bauarbeiten, und es verlautete, daß die Einrichtung neuer Stückguträume erst auf den Etat für 1899/1900 gebracht werden solle. Unter eingehender Schilderung der schweren Mißstände, welche sich beim Stückgutverkehr zeigten, — hatten doch trotz hingebendster Arbeit der Beamten und Arbeiter am Empfangsgüterschuppen an einzelnen Abenden bis zu 20 Wagen unentladen stehen bleiben müssen — baten wir unter dem 29. Mai 1898 den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, die erforderlichen Mittel aus seinem Dispositionsfonds zur Verfügung zu stellen. Unsere Eingabe hatte die Entsendung eines Ministerialkommissars zur Folge und bereits unter dem 11. Juli 1898 erhielten wir die Nachricht, daß der Herr Minister unserer Bitte stattgegeben habe. Am 27. November wurde die neue Anlage dem Verkehr übergeben. Die auf dem früheren Personenbahnhof Legethor hergestellten Stückguträume dienen als Versandschuppen für Stückgüter nach Dirschau und die darüber hinaus gelegenen Stationen. Für die Stationen bis Dirschau und die Stationen der pommerschen Bahn bis Stolp findet die Güterannahme in dem Schuppen am Südwestende der Hopfengasse statt, und der frühere Versandgüterschuppen am Mottlaubassin ist Empfangsschuppen geworden.

Fracht für Margarine.

Auf dem Gebiete des Frachtwesens haben wir eine Eingabe der Vereinigung Deutscher Margarinefabrikanten unterstützt, in welcher der Herr Eisenbahnminister gebeten wurde, die für frische Butter bestehenden Erleichterungen in den Beförderungsbedingungen auch auf Margarine auszudehnen.

Beförderung von Preßhefe.

Ferner haben wir, in Beantwortung einer Anfrage der Königlichen Eisenbahn-Direktion, die Zulassung von Privatwagen für die Beförderung von Preßhefe befürwortet.

Getreide-ausnahme-tarif C.

Der am 13. Dezember 1897 eingeführte Getreideausnahmetarif C hat seitens der Provinzmühlen lebhafte Angriffe erfahren. Wir wurden unter dem 16. Juli 1898 von der Königlichen Eisenbahn-Direktion aufgefordert, uns über die Wirkungen des Tarifs zu äußern. Unter Vorbringung umfangreichen statistischen Materials haben wir unter dem 15. August 1898 dargelegt, daß der Tarif für unsern Handel zweifellos von erheblichem Nutzen gewesen ist, insofern er die Heranziehung nicht unerheblicher Mengen inländischen Getreides aus Gegenden gestattete, die gezwungen gewesen wären, ihr Produkt zu wesentlich niedrigeren Preisen an den Binnenmärkten abzusetzen, wenn ihnen nicht der Tarif unsern Markt, an dem sie bedeutend höhere Preise erzielen konnten, zugänglich gemacht hätte. „Das gilt", führten wir aus, „namentlich vom Roggen, bei dem die Aufhebung des Identitätszwanges von geringerer Bedeutung ist und von dem daher das inländische Gewächs weniger dem Export zustrebt als beim Weizen. Dagegen war beim Weizen die Konkurrenz der Exporteure so stark, daß den hiesigen Mühlen aus dem Bestehen des Tarifs wenig Vortheil erwachsen ist. Sie waren gezwungen, um ihren Bedarf an Weizen zu decken, solchen aus Hamburg zu beziehen, von wo in der ersten Hälfte des Jahres 1898 etwa 1000 Tonnen amerikanischer (Walla-Walla-) Weizen seewärts hierher gekommen sind." Die binnenländischen Mühlen hatten behauptet, daß der Tarif es den Hafenmühlen ermögliche, die Provinz billiger mit Mehl zu versorgen, als sie selbst es im Stande seien. Mit Bezug hierauf bemerkten wir in dem Bericht: „Ein Versand von Mehl von hier nach dem Binnenlande hat erst in den letzten Monaten stattgefunden. Er war erforderlich, weil durch die starke Ausfuhr des inländischen Getreides im Herbst und Winter das Binnenland fast völlig von Getreide entblößt war, und das von hier versandte Mehl ist im wesentlichen das Produkt aus den seewärts eingeführten Getreidemengen. Unter normalen Verhältnissen deckt das Inland seinen Bedarf an Mehl bei den Binnenmühlen. Diese sind daher in der Lage, ihre Preise genau den Preisen gemäß, die sie für das bezogene Getreide zu bezahlen hatten, festzusetzen, und es kann daher unter normalen Verhältnissen von einem schädlichen Einfluß eisenbahntarifarischer Maßnahmen auf die Binnenmühlen zu Gunsten der Hafenmühlen nicht wohl die Rede sein."

Zeittarife für Dungstoffe u. Futtermittel.

Aus landwirthschaftlichen Kreisen ist an die Königliche Eisenbahn-Verwaltung der Antrag gestellt worden, für Dungstoffe und Futtermittel, die in den der Hauptbedarfszeit vorangehenden Monaten bezogen werden, eine Frachtermäßigung in solcher Höhe zu gewähren, daß die in Folge des früheren Bezuges entstehenden Mehrkosten an Zinsen, Lagerung, Werthverminderung u. s. w. ungefähre Deckung finden. Man glaubt dadurch eine möglichst gleichmäßige Vertheilung des Verkehrs und des Wagenbedarfs auf die einzelnen Jahresabschnitte herbeiführen zu können. Von der Königlichen Eisenbahn-Direktion zur gutachtlichen Aeußerung über diesen Antrag aufgefordert, mußten wir uns im wesentlichen gegen die geplante Maßnahme aussprechen. Wir halten die Maßnahme weder für zweckmäßig noch können wir ein Bedürfniß für sie anerkennen. Vor allem fehlt es den Interessenten an geeigneten Lagerräumen, um die Dungstoffe und Futtermittel längere Zeit aufzubewahren. Zudem gestattet die Natur und die Beschaffenheit der wenigsten Dungstoffe und Futtermittel ein längeres Lagern ohne beträchtliche Werthverminderung. Wenn nun auch durch die Frachtermäßigung die aus der längeren Lagerung entstehenden Unkosten, wie Werthverminderung der bezogenen Artikel, Zinsverluste, Aufwendung für Lagerräume u. s. w. annähernd Deckung fänden, so würden doch die Besteller noch das Risiko der Preisschwankungen tragen und außerdem müßten sie größere Verbindlichkeiten auf längere Zeit eingehen, was vor der Zeit der Ernte, die für den Bezug doch vorzugsweise in Betracht käme, nicht unbedenklich wäre.

Inlands-staffeltarife für Holz.

Von der Handelskammer Bromberg ist bei der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung der Antrag auf Einführung eines Staffeltarifs für Holz des Specialtarifs II gestellt worden. Die Handelskammer schlägt für Entfernungen bis 100 km einen tonnenkilometrischen Einheitssatz von 3 Pfennig vor, der sich allmählich so weit vermindert, daß er für Entfernungen über 800 km nur noch 1,8 Pfennig beträgt. Im Bezirk der früheren Eisenbahn-Direktion Bromberg besteht bekanntlich für Holz schon ein Staffeltarif, die sogenannte Ostbahnstaffel, deren niedrigster Einheitssatz 2,2 Pfennig für das Tonnenkilometer ist. Der Antrag der Handelskammer zielt also

in der Hauptsache dahin, den Geltungsbereich der Ostbahnstaffel unter gleichzeitiger Herabsetzung von deren niedrigstem Einheitssatz zu erweitern, und zwar besonders über Berlin hinaus nach dem Westen hin. Aehnliche Anträge sind schon früher gestellt worden, sie haben aber von den Vertretern der mittel- und westdeutschen Forstwirthschaft den entschiedensten Widerspruch erfahren. Zuletzt ist dieser Interessengegensatz im Jahre 1895 bei den Verhandlungen im Landeseisenbahnrathe wegen Gewährung einer Frachtermäßigung für Grubenholz zum Ausdruck gekommen.

Wir wurden unter dem 24. Oktober 1898 von der hiesigen Königlichen Eisenbahn-Direktion zur Aeußerung über den Antrag der Bromberger Handelskammer aufgefordert und es wurde uns namentlich auch die Frage vorgelegt, ob den Wünschen der Kammer etwa dadurch zu entsprechen sei, daß an Stelle der von ihr vorgeschlagenen Staffel der niedrigste Einheitssatz der Ostbahnstaffel (2,2 Pfennig für das tkm) allgemein eingeführt würde. Wir wiesen unter Bezug auf statistische Daten darauf hin, daß es Bromberg schon unter der Herrschaft der jetzigen Tarife möglich ist Holz in bedeutendem Umfange nach Berlin und darüber hinaus auf dem Bahnwege abzusetzen, daß wir also ein Bedürfniß für die beantragte Tarifherabsetzung nicht anzuerkennen vermöchten. Für Danzig würde die Tarifermäßigung zur Folge haben, daß der bedeutende Transitverkehr mit russischem und galizischem Holze, der über unsern Hafen namentlich nach Großbritannien, Frankreich, den Niederlanden, Belgien u. s. w. stattfindet und der den Lebensnerv unseres gesammten Holzhandels bildet, einen erheblichen Abbruch dadurch erführe, daß große Mengen des die Grenze bei Schilno überschreitenden Holzes, durch die billigen Tarife angelockt, den Weg ins Inland nähmen. Was den westdeutschen Markt betrifft, so wiesen wir an der Hand von statistischem Material nach, daß die nach der Ostbahnstaffel gebildeten Frachtsätze und in noch stärkerem Grade die von der Bromberger Handelskammer vorgeschlagenen Frachtsätze den Kosten des kombinirten See- und Flußweges über Danzig nach den Rheinhäfen und von da stromaufwärts sehr nahe kommen, ja sie in einzelnen Relationen unterbieten würden. Da die Ersparniß an Zeit, Zinsverlust und Risiko, die mit der Benutzung der Eisenbahn dem Seewege gegenüber immer verbunden sind, Veranlassung geben, den Eisenbahntransport selbst bei etwas höheren Frachtkosten dem Seewege vorzuziehen, so mußten wir uns dahin aussprechen, daß sowohl die von der Bromberger Handelskammer vorgeschlagene Staffel wie die allgemeine Einführung der Ostbahnstaffel eine große Schädigung unseres Handels, unserer Rhederei und der zahlreichen in unserem Holzhandel beschäftigten Arbeiterschaft bedeuteten und daß wir daher keiner der bezeichneten Tarifmaßnahmen das Wort zu reden vermöchten.

Von Tariffragen für den Verkehr mit dem Auslande hat im Berichtsjahr namentlich die Einführung von Holz- und Zuckertarifen von Rußland und die Ermäßigung der für Getreide aus Galizien bestehenden Tarife unsere Thätigkeit beansprucht.

Russische Holztarife.

Ueber die Einführung der Holztarife aus Rußland haben wir im vorigen Jahre ausführlich berichtet. Unter dem 20. Juli 1898 erhielten wir die Mittheilung, daß der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Durchrechnung der russischen Holztarife unter der Bedingung genehmigt habe, daß gleichzeitig Ausfuhrtarife für inländisches Holz aus dem Gebiete östlich der Weichsel eingeführt werden. Gegen die Gewährung ermäßigter Tarife auch für deutsche Stationen hatten wir selbstverständlich nichts einzuwenden, wenn wir auch der Meinung sind, daß von den Tarifen wenig Gebrauch gemacht werden wird. Was dagegen die Tarife für die russischen Stationen betrifft, so ersahen wir aus den uns zugegangenen Tarifentwürfen, daß in ihnen insofern eine ungleichmäßige Behandlung Königsbergs und Danzigs vorgesehen war, als für Königsberg Tarifsätze bis zu solchen Stationen aufgenommen waren, welche mehr als 75 Werst von der Grenze entfernt sind, während für unseren Platz bei der Tarifbildung erst Stationen berücksichtigt waren, deren Entfernung von der Grenze mehr als 282 Werst beträgt. So war die nächste Station, für welche nach Danzig ein Tarifsatz eingestellt war, die Station Lublin, während es die Station Nasielsk gewesen wäre, wenn bei der Tarifbildung für Danzig dieselben Grundsätze Anwendung gefunden hätten wie für Königsberg. Hierdurch werden dem Holzverkehr nach unserem Platze die Stationen der vor kurzem eröffneten Bahnstrecke Lublin-Lukow, die durch theilweise sehr waldreiche Gebiete führt, und ebenso das Gebiet der Iwangorod-Dombrowaer

Bahn verschlossen. In den genannten Gebieten werden namentlich Eichenhölzer producirt; und gerade für den Transport solcher Hölzer wird ihres hohen Werthes und der Schwierigkeit der Verflößung wegen der Bahnweg dem Wasserweg vorgezogen. Wir baten deshalb den Herrn Eisenbahnminister, ebenso wie für Königsberg so auch für Danzig die Holzexporttarife für alle russischen Stationen, deren Entfernung von der Grenze mehr als 75 Werst beträgt, zu erstellen. Am 23. Februar 1899 ging uns der neue Tarif zu, unsere Bitte hatte aber in ihm keine Berücksichtigung gefunden. Wir wiederholten sie daher unter dem 27. Februar 1899 und ließen ihr unter dem 25. März 1899 eine weitere folgen, in welcher wir die Eingabe vom 27. Februar 1899 durch neues Material, welches uns inzwischen zugegangen war, ergänzten. Unter dem 4. April erhielten wir dann zwar die Mittheilung, daß unserer Bitte bezüglich der Stationen südlich der Strecke Iwangorod-Brest stattgegeben sei; da damit aber doch nur einem verhältnißmäßig kleinern Theil des Gebietes, dessen Einbeziehung in den Holztarif wir wünschen, der Holzverkehr nach Danzig zugängig gemacht wird, so haben wir unsere Bitte auf Einbeziehung aller Stationen bis auf 75 Werst von der Grenze dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 6. April 1899 nochmals vorgetragen.

Ausfuhrtarife für russischen Zucker.

Mit dem 13. Oktober 1898 ist in Rußland ein Tarifschema für Zucker zur Ausfuhr eingeführt worden, das für Libau, den wichtigsten russisch-baltischen Zucker-Exporthafen, eine ganz bedeutende Ermäßigung der Frachtsätze bringt, während die Schnittsätze bis zur Grenze für unseren Hafen nur in unerheblichem Grade ermäßigt werden. Unter Darlegung der Gefahren, welche bei einer solchen Tarifbildung unserm Export russischen Zuckers drohen und der Bedeutung, welche dieser Ausfuhrverkehr für unseren gesammten Zuckerhandel hat, baten wir unter dem 10. August 1898 den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, die russische Tarifermäßigung durch eine entsprechende Frachtherabsetzung auf der deutschen Anschlußstrecke zu kompensiren und demgemäß für russischen Zucker zur Ausfuhr die Anwendung des Spezialtarifs II an Stelle des jetzt der Frachtberechnung zu Grunde liegenden Spezialtarifs I zu gestatten. Unser Antrag wurde in der am 25. November 1898 abgehaltenen Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes für die Eisenbahn-Direktions-Bezirke Bromberg, Danzig und Königsberg erörtert und dort mit der Maßgabe angenommen, daß der Spezialtarif II auch für deutschen Zucker zur Ausfuhr zur Anwendung kommen solle. Da uns ein Bescheid auf diesen Beschluß des Bezirkseisenbahnrathes nicht bekannt wurde, erneuerten wir unsere Bitte unter dem 11. März 1899, indem wir dem Herrn Minister eingehendes statistisches Material über den Rückgang unseres russischen Zuckerexports bei gleichzeitigem erheblichen Anwachsen des Exportes über Libau vorlegten, worauf uns unter dem 21. März 1899 die Antwort zuging, es könne zur Zeit eine Entscheidung auf unsere Anträge noch nicht getroffen werden. Da die Angelegenheit für unseren Handel von großer Wichtigkeit ist und Eile geboten erscheint, so glaubten wir, von neuem auf eine Beschleunigung hinwirken zu müssen und baten deshalb unter dem 22. April 1899 den Herrn Minister, die Frage im Hinblick auf die Einrichtung des Freibezirks in alsbaldige Erwägung ziehen zu wollen, indem wir darauf hinwiesen, daß der Freibezirk doch in erster Reihe dazu bestimmt sei, der Durchfuhr ausländischer Güter zu dienen, und daß es unter anderen Gütern namentlich auch der russische Zucker sei, für dessen Transithandel über unseren Platz wir die Erleichterung, die ihm der Freibezirk bringt, gewünscht hätten. Es müsse aber den Werth der neuen Einrichtung erheblich vermindern, wenn ein so bedeutender Artikel, auf den bei ihrer Benutzung gerechnet war, unserem Handel verloren ginge. Eine Antwort auf diese letzte Eingabe ist uns noch nicht zugegangen.

Galizische Getreidetarife.

Der Getreideverkehr von Galizien nach Danzig wurde bis zum Jahre 1894 ausschließlich über Illowo bedient, wobei auf der deutschen Strecke die normalen Sätze des Spezial-Tarifs I eingerechnet werden mußten. Im genannten Jahre kam zwischen den österreichischen Bahnen und der preußischen Staatsbahnverwaltung eine Vereinbarung zu Stande, nach der die Gesammtfrachtsätze der Strecke Granica-Warschau-Danzig auf die Strecke Myslowitz-Danzig übertragen wurden. Der Einheitssatz für die letztere Strecke berechnete sich damit zu 2,63 Pfennig für das Tonnenkilometer. Dieser selbe Einheitssatz wurde damals auch den Ausfuhrtarifen von Myslowitz

nach Stettin, Hamburg u. s. w. zu Grunde gelegt. Die sich so ergebenden Frachtsätze waren indessen, obgleich die Grenzstation Myslowitz von den letztgenannten Hafenplätzen kürzere Entfernungen als von Danzig hat, so lange nicht geeignet, unserem Platze den galizischen Getreideverkehr zu entziehen, als auf den österreichischen Strecken für den Verkehr nach unserem Platze niedrigere Frachtsätze bestanden als für den Verkehr nach Stettin, Hamburg u. s. w. Durch den Nachtrag IV zum „Norddeutschen Gütertarif mit Galizien und der Bukowina" vom 1. Oktober 1898 wurde diese zu unseren Gunsten bestehende Ungleichheit aufgehoben, und es gewann dadurch insbesondere Stettin einen so großen Vorsprung in den Frachtsätzen vor uns, daß der völlige Verlust unseres gesammten galizischen Getreideverkehrs außer Zweifel gestanden hätte, wenn die Tarife nach unserem Platze nicht ebenfalls eine Ausgleichung erfahren hätten. Eine solche war aber zu erzielen, wenn nur die Frachtsätze auf der Strecke Illowo-Danzig statt nach Spezialtarif I nach demselben Einheitssatze von 2,63 Pfennig für das Tonnenkilometer gebildet wurden, der von Myslowitz nach Stettin, Hamburg u. s. w. besteht. Eine dahingehende Bitte sprachen wir unter dem 24. Oktober 1898 dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten aus. Wir erhielten unter dem 17. Dezember 1898 die Mittheilung, unserer Bitte werde insoweit stattgegeben werden, daß für den Artikel Bohnen — der für unseren galizischen Verkehr vorzugsweise in Frage kommt — die gewünschte Tarifbildung stattfinden solle. Da indessen mehrere Monate vergingen, ohne daß der neue Tarif veröffentlicht wurde, baten wir unter dem 25. März 1899, die Einführung zu beschleunigen. Wir erhielten unter dem 12. April 1899 die Mittheilung, daß der neue Tarif vom 1. Mai 1899 an in Kraft treten werde.

Russische Sendungen mit ungenauen Adressen.

Unter dem 21. Juli 1898 ging uns eine Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu, nach welcher im Verkehr mit Rußland vom 1. Januar 1899 an Frachtbriefe mit unvollständiger oder fingirter Adresse nicht ferner zugelassen werden. Wir haben uns schon vor einer Reihe von Jahren dahin ausgesprochen, daß wir es für durchaus erwünscht hielten, wenn der Gebrauch fingirter Frachtbrief-Adressen aufhörte und damit der vorgeschriebenen Form genügt würde. Wir haben aber hinzugefügt, daß wir befürchteten, es möchten damit der Form zuliebe materielle Interessen geschädigt werden. Wir wandten uns unter dem 30. Juli 1898 unter nochmaliger eingehender Darlegung aller Gründe, welche gegen die Maßnahme sprachen, an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Bitte, die erlassene Verfügung rückgängig zu machen; unsere Eingabe wurde indessen abschlägig beschieden.

Tariferstellung in einheitlicher Währung.

Im deutsch-russischen Eisenbahn-Verband ist der Vorschlag aufgetreten, die Verbandstarife in einheitlicher Währung zu erstellen. Wir haben diese Maßnahme befürwortet. Zu der Frage, ob es zweckmäßiger sei, die Tarife in der Währung des Versandlandes oder in derjenigen des Empfangslandes zu bilden, sprachen wir uns zu Gunsten der ersten Modalität aus, und zwar vorzugsweise in Rücksicht auf die Art des russischen Exportgeschäftes. Dem von einer Seite aufgestellten Vorschlage, die Tarife in beiden Währungen zu erstellen, glaubten wir widersprechen zu sollen. Die Tarife sind schon jetzt meist recht dickleibig und eine Verdoppelung ihres Volumens dürfte um so entbehrlicher sein, als ja aus einer Umrechnungstabelle einfachster Art mit kaum nennenswerther Mühe die in der einen Währung ausgeworfenen Frachtbeträge in der anderen ermittelt werden können.

Fahrplanangelegenheiten.

Von der Königlichen Eisenbahn-Direktion sind wir wiederholt zu gutachtlichen Aeußerungen über Aenderungen in den Personenzugsfahrplänen der in Danzig einmündenden Eisenbahnlinien aufgefordert worden. Wir konnten uns in allen Fällen mit den in Aussicht genommenen Aenderungen einverstanden erklären.

In der Bezirkseisenbahnrathssitzung der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg vom 25. November 1898 ist der Antrag auf Einrichtung einer Tagesschnellzugsverbindung zwischen Danzig-Königsberg einerseits und Breslau andrerseits über Dirschau-Bromberg-Inowrazlaw-Posen einstimmig angenommen worden. Wir haben diesen Beschluß mit großer Freude begrüßt, denn seine Ausführung ist geeignet, dazu beizutragen, daß eins der mannigfachsten Hindernisse, die einer schnelleren wirthschaftlichen Entwickelung des Ostens der Monarchie entgegenstehen — die, anderen Theilen unseres Vaterlandes gegenüber, mangelhaften Verbin-

dungen für den Personenverkehr — behoben wird. Unter dem 4. Februar 1899 baten wir den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, dafür einzutreten, daß die neue Schnellzugsverbindung so bald als möglich eingerichtet wird. Leider ist sie in den Sommerfahrplan für 1899 noch nicht aufgenommen worden.

IV. Speicherbahn.

Vergrößerung einer Drehscheibe.

Die im vorigen Jahr erwähnte Vergrößerung der Drehscheibe vor der Judengasse ist ausgeführt worden. Die Drehscheibe hat einen Durchmesser von 6,8 m erhalten und ist am 1. September 1898 dem Verkehr übergeben worden.

Beleuchtung der Hopfengasse.

Die Fortschritte auf dem Gebiete der Beleuchtungstechnik bringen es mit sich, daß Straßenbeleuchtungen, die früher durchaus befriedigten, jetzt als dem Bedürfniß durchaus nicht genügend bezeichnet werden. So wurden auch von verschiedenen Seiten Klagen laut über die mangelhafte Beleuchtung der Hopfengasse. Auf unsere Bitte hat der Magistrat die dort befindlichen Gaslaternen mit Auer'schen Glühkörpern versehen, und es dürfte damit dem gesteigerten Lichtbedürfniß bis auf weiteres Genüge gethan sein.

Regulativ für die Speicherbahn.

Von der Königlichen Eisenbahn-Direktion ging uns der Entwurf eines neuen Regulativs für die Benutzung der Speicherbahn zur Aeußerung zu. Abgesehen von einer Reihe im wesentlichen redaktioneller Aenderungen des früheren Regulativs enthielt der Entwurf namentlich die Erhöhung der Rangirgebühr für Wagen, über welche nicht rechtzeitig verfügt wird, von 2 auf 3 Mk. Unserer Bitte, es bei der bisherigen Gebühr zu belassen, wurde in dankenswerther Weise stattgegeben.

Reparatur-Werkstatt.

In Folge einer polizeilichen Anordnung mußten die eisernen Schornsteine der Reparaturwerkstatt ummauert werden, was einen nicht unerheblichen Kostenaufwand verursachte.

Rechnung.

Ueber die Rechnung des Speicherbahnunternehmens für 1898 geben wir die folgende gedrängte Uebersicht:

Einnahme.

1. Antheil an den Ueberführungsgebühren für 11 306 überführte Wagen	28 265,— Mk.
2. Zinsen-Einnahme vom Erneuerungsfonds	3 060,— „
3. Unvorhergesehene Einnahmen	1 599,72 „
Summe	32 924,72 Mk.

Ausgabe.

1. Allgemeine Verwaltungskosten:		
a) Inserate, Drucksachen und dergl.	220,— Mk.	
b) Miethe und Heizung für die Expeditionslokale im Pr. Stargard-Speicher	806,50 „	
c) Wohnungssteuer	12,50 „	
d) Insgemein	100,— „	
		1 139,— Mk.
2. Ausgaben für die Bahn:		
a) Laufende Unterhaltung	6132,05 Mk.	
b) Straßenbeleuchtung	237,12 „	
		6 369,17 „
3. Ausgaben für die Reparatur-Werkstatt:		
a) Pacht und laufende Unterhaltung . . .	63,62 Mk.	
b) Gebäudesteuer	17,48 „	
		81,10 „
Seite		7 589,27 Mk.

		Uebertrag	7 589,27 Mk.
4. Löhne			3 652,52 „
5. Versicherungsbeiträge:			
a) Unfall-Versicherung des auf der Bahn beschäftigten Personals	212,35 Mk.		
b) Alters- und Invaliditäts-Versicherung	28,46 „		
			240,81 „
6. Ausgaben für das Straßenpflaster:			
a) Laufende Unterhaltung	80,70 Mk.		
b) Beitrag an die Straßeneisenbahn	10,— „		
			90,70 „
7. Verzinsung der Aufwendungen aus Korporationsmitteln für 1898			2 775,10 „
8. Beitrag zu den Kosten der Speicherbewachung			2 039,14 „
		Summe	16 387,54 Mk.

Die Einnahme von	32 924,72 Mk.
abzüglich der Ausgabe von	16 387,54 „
ergiebt einen Ueberschuß von	16 537,18 Mk.

der an die Korporationskasse abgezahlt worden ist.

Der Vorschuß der Korporationskasse an das Unternehmen betrug Ende 1897:	74 786,65 Mk.
hiervon ab die vorerwähnte Abzahlung	16 537,18 „
ergiebt den Betrag von	58 249,47 Mk.,

welchen das Unternehmen am 1. Januar 1899 der Korporationskasse schuldete. Dagegen gehörten ihm außer dem Bahnkörper:

1. der von der Korporationskasse verwaltete Erneuerungsfonds mit	90 000,— Mk.
2. die auf dem Grund und Boden der Königlichen Eisenbahnverwaltung erbaute Reparatur-Werkstatt im Versicherungswerthe von	2 000,— „
3. Inventarien und Materialien im Versicherungswerthe von	6 471,73 „
	98 471,73 Mk.

V. Hafen.

Halle am Hafenbassin.

Der im vorigen Bericht erwähnte Bau einer offenen Halle am unteren Ende des Südufers des Hafenbassins zu Neufahrwasser stieß auf den Widerspruch der Zuckerraffinerie Danzig zu Neufahrwasser, welche erklärte, den für den Hallenbau in Aussicht genommenen Platz für ihre Zuckerverladungen nicht entbehren zu können. Die Einwände der Raffinerie wurden in einer von uns berufenen Versammlung der an dem Hallenbau Interessirten als berechtigt anerkannt und als Bauplatz das obere Ende des Nordufers des Bassins empfohlen. Unser in diesem Sinne bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion eingereichter Antrag fand deren Zustimmung, und nachdem durch den Staatshaushaltsetat für 1899/1900 die Baukosten bewilligt worden sind, soll der Bau im bevorstehenden Sommer zur Ausführung kommen. Um dem Mangel an freien Lagerplätzen im Freibezirk abzuhelfen, beabsichtigt die Königliche Eisenbahn-Verwaltung, unseren Vorschlägen gemäß, außer den drei Schuppen, die zur Gewinnung des für den Hallenbau erforderlichen Raumes abgebrochen werden müssen, noch zwei weitere Schuppen niederzulegen. Drei von diesen Schuppen sollen am Nordufer des Bassins auf dem durch die Niederlegung des Verwallungsdeiches gewonnenen Gelände, die anderen beiden am Weichselbahnhof wieder aufgebaut werden. Die offene Halle soll in der Mitte des Platzes, der durch den Abbruch jener fünf Schuppen entsteht, erbauet werden, so daß sich zu beiden Seiten der Halle ein freier Lagerplatz anschließt. Wir haben außerdem gebeten, diese freien Plätze mit einer einfachen Ueberdachung, wie sie sich bei den offenen Plätzen auf der Südseite bewährt hat, zu versehen.

Verlegung der Dalben vor der Kaiserl. Werft.

Die Kaiserliche Werft beabsichtigt, die vier Dalben, welche sich oberhalb der Liegestelle des Schwimmdocks befinden, herauszuschieben, um auf diese Weise die Wasserfläche vor der Werft für das Verholen und Vertäuen größerer Schiffe geeigneter zu machen. Wenn wir auch nicht verkennen, daß durch diese Versetzung der Dalben die Uebersichtlichkeit der Einfahrt in die Mottlau eine Beschränkung erfährt, so haben wir uns doch, in einem mit Kommissarien des Reichs-Marine-Amts sowie des Handels- und des Bautenministeriums abgehaltenen Lokaltermin, in Berücksichtigung der Interessen der Kaiserlichen Werft, damit einverstanden erklärt, daß die Herausschiebung versuchsweise auf die Dauer eines Schiffahrtsjahres vorgenommen werde, wobei wir allerdings annehmen, daß die Kaiserliche Werft in keinem Falle Schiffe über die Verbindungspässe, welche zwischen den Dalben gezogen werden werden, hinauslegt, auch nicht in der Weise, daß etwa ein Schiff mit Vordersteven und Achtersteven an je einem Dalben vertäut wird und nun mit einem größeren oder geringeren Theil seiner Breite über die durch die Dalben bezeichnete Linie hinausliegt.

Befahren der Schuitenlake.

Durch eine im vorigen Sommer vom Magistrat erlassene Bekanntmachung ist das Befahren der Schuitenlake verboten worden. Diese Wasserstraße wurde von den Kähnen und Prähmen hauptsächlich benutzt, um bei ungünstigem Wind von und nach Neufahrwasser zu treideln. Diese Art der Schiffsbewegung lassen die bebauten und mit Fahrzeugen besetzten Ufer der Weichsel nicht zu, und die Fahrzeuge sind daher gezwungen, sich der Hülfe von Bugsirdampfern zu bedienen. Das ist eine nicht unerhebliche Belastung des Verkehrs. Einer Anregung des Ostdeutschen Strom- und Binnenschiffer-Vereins Folge gebend, haben wir deshalb den Magistrat gebeten, das erlassene Verbot wieder aufzuheben.

Ausbau des Kielgrabens zu einer Lösch- und Ladestelle für Seeschiffe.

Unter dem 3. Januar 1899 haben wir an den Magistrat die nachstehende Eingabe gerichtet:

Die Zahlen, welche unsern seewärtigen Güter-Ein- und Ausgang in den letzten Jahren darstellen, zeigen ein sehr verschiedenes Bild. Es sind hier in den letzten zehn Jahren in Tonnen zu 1000 kg seewärts

	ausgegangen:	eingekommen:
1888:	689 907	434 190
89:	562 750	464 254
90:	525 200	414 732
91:	599 156	516 145
92:	431 588	522 303
93:	603 047	571 860
94:	607 056	630 120
95:	592 195	603 023
96:	668 616	725 384
97:	616 918	790 197

Während also unsere Ausfuhr mehr ein Bild des Auf- und Abschwankens um eine gewisse mittlere Ziffer bietet, zeigen unsere Einfuhrziffern unverkennbar die Tendenz einer ziemlich stetigen Zunahme. Die Einfuhr des Jahres 1897 ist um 82 % größer als die Einfuhr des Jahres 1888. Die Ursachen dieser verschiedenen Entwickelung unseres Aus- und Einfuhrverkehrs liegen auf der Hand. Gegenstand unserer Ausfuhr sind in der Hauptsache die Bodenerzeugnisse unseres provinziellen, russisch-polnischen und galizischen Hinterlandes und die industriellen Erzeugnisse, welche in der Regel in unmittelbarer Verbindung mit der land- und forstwirthschaftlichen Produktion gewonnen werden, wie Zucker, Spiritus, Balken, Schwellen und dergl. Je nachdem in unserem Hinterlande die Ernte groß oder klein, je nachdem die Beschaffenheit des Winters einen stärkeren oder geringeren Einschlag an Holz und den Transport größerer oder geringerer Mengen desselben an die Verflößungsstellen zuläßt, ist unsere Landzufuhr an Getreide und Mühlenfabrikaten, Holz, Zucker und dergl., d. h. an dem Material, das unserm Exporthandel zur Verfügung steht und damit dieser selbst größer oder kleiner.

Dagegen gilt unser seewärtiger Importhandel in der Hauptsache 1. der Versorgung unseres Platzes und unseres Hinterlandes mit den Roh- und Hilfsstoffen für deren Industrie, 2. mit Konsumartikeln, die von der höher entwickelten west- und mitteldeutschen Industrie bezogen werden und 3. mit Kolonial- und Materialwaaren. Die Menge der an zweiter und dritter Stelle genannten Artikel steigt absolut mit dem Wachsthum der Bevölkerung unserer Stadt und Provinz. Diese Bevölkerung ist aber nicht nur an sich gewachsen, sie hat vielmehr, wenn auch vielleicht in geringerem Grade als in anderen Theilen des Reiches, auch an dem wirthschaftlichen Aufschwung, der in unserem Vaterland in den letzten Jahren bemerkbar gewesen ist, und der sich, wenn man die consumtive Seite der Erscheinung ins Auge faßt, vor Allem in dem Wachsthum der Ansprüche an die Art der Lebensführung zeigt, theilgenommen, und die Folge davon ist, daß der Bedarf an den in Rede stehenden Gütern in noch stärkerem Grade, als es dem Wachsthum der Bevölkerung an sich entsprechen würde, zugenommen hat. Was die an erster Stelle genannten Importartikel betrifft, die Roh- und Hilfsstoffe für die Industrie unseres Platzes und unseres Hinterlandes, so ist auch deren Menge, Dank der zwar langsamen

aber doch ziemlich stetigen Zunahme der Industrie unserer Provinz, in den letzten Jahren beträchtlich gestiegen. Die Entwicklung unserer Industrie wird durch die Thatsache beleuchtet, daß nach den 1882 und 1895 vorgenommenen Berufszählungen in Westpreußen Erwerbsthätige in der Industrie vorhanden waren:

1882: 98 952

1895: 116 583,

und man darf die Hoffnung hegen, daß die Bestrebungen auf eine weitere Entwickelung der Industrie in Westpreußen und besonders in Danzig, die sich jetzt allenthalben zeigen und die auch der Unterstützung und Förderung bei den leitenden Stellen sicher sein dürfen, nicht vergeblich sein werden.

Dem Wachsthum in dem Umfange unseres Seeimports sind unsere dem Löschverkehr dienenden Hafeneinrichtungen nicht gefolgt. Es ist aus dem Zeitraum, über welchen sich die oben vorgelegte Zahlenreihe bezieht, in der Hauptsache nur von der Herstellung des Weichselbahnhofs zu berichten. Diese Anlage hat aber, entgegen der Bestimmung, die für sie ursprünglich ins Auge gefaßt war, nämlich der, in Ergänzung der Hafenanlagen zu Neufahrwasser als Lösch- und Ladekai für den allgemeinen Güterverkehr zu dienen, vorzugsweise für den sich in erfreulicher Weise von Jahr zu Jahr steigernden Zuckerverkehr — Empfang der Strom- und Bahnzufuhren und Beladung der Zuckerexportdampfer — in Anspruch genommen werden müssen. Daneben ist nur noch auf der Bleihofsinsel durch den Abbruch des Hauses, in welchem sich die Dienstwohnung des Bleihofsinspektors befand, ein Lösch- und Ladeplatz geschaffen worden, der für einen Dampfer Raum bietet. Dieser Platz ist aber sofort durch die Tourdampfer, welche den Verkehr mit Lübeck vermitteln, in fast ausschließliche Benutzung genommen worden.

Die nach unserm Hafen mit Stückgütern kommenden Schiffe sind entweder mit Waaren beladen, die vorzugsweise Durchgangsgut für Polen und Rußland oder für die Provinz darstellen oder sie bringen Waaren, die in der Hauptsache für unsere Stadt und deren nähere Umgebung bestimmt sind. Naturgemäß bevorzugen die Schiffe, welche mit der erstgenannten Kategorie von Gütern beladen sind, Neufahrwasser als Löschplatz, weil ihnen dort am Hafenkanal und am Hafenbassin bequeme Einrichtungen für den Umschlag zwischen Schiff und Eisenbahn zur Verfügung stehen. Von der Einrichtung des Freibezirks erhoffen wir noch eine wesentliche Verbesserung und Beschleunigung im Löschgeschäft. Soweit die Schiffe neben Gütern der erstgenannten Kategorie noch solche der zweiten bringen — und es ist die Regel, daß die Schiffe mit Gütern beider Kategorien beladen sind — löschen sie diese entweder in Bordinge, in welchen sie demnächst stromauf nach der Stadt befördert werden oder sie gehen, — und das ist der weitaus häufigste Fall — nach Ablichtung der Güter der ersten Kategorie in Neufahrwasser, stromauf, um an den in der Stadt gelegenen Anlegestellen den Rest ihrer Ladung zu löschen. Hier steht ihnen im wesentlichen nur das Kai am Königl Seepackhof als Löschstelle zur Verfügung. Abgesehen ist dabei allerdings von den Schiffen, die mit Stundenzetteln von deutschen Häfen, namentlich von Stettin, Lübeck und Hamburg kommen und verzolltes Gut an Bord haben. Diese sind, weil der Aufsicht der Zollbehörde mit unterliegend, in der Wahl ihrer Löschplätze nicht beschränkt; so löschen z. B. die Lübecker Böte, wie schon erwähnt, an der neuen Löschstelle, welche auf der Bleihofsinsel eingerichtet worden ist, ferner die Stettiner Böte auf der West- und Nordseite des Schäfereischen Wassers und die Kölner Böte am alten Seepackhof. Dagegen müssen die Schiffe, welche Zollgut bringen, an dem Kai der Königl. Zollverwaltung, also am Königl. Seepackhof löschen. Hier ist aber der Platz auf das Aeußerste beschränkt. Der Kai bietet gleichzeitig für höchstens drei Dampfer der für diese Schiffe üblichen Größe (400 bis 700 Tons) Platz. Sehr häufig ist aber die Zahl der Schiffe, welche löschen wollen, wesentlich größer, und so ist es zu Zeiten stärkeren Verkehrs eine gewöhnliche Erscheinung geworden, daß ein Schiff einen ganzen Tag, ja sogar noch länger warten muß, ehe es einen Löschplatz erhalten kann. Ein anderer Uebelstand am Königl. Seepackhof ist, daß dort kein ausreichender Raum zur vorübergehenden Lagerung der aus den Schiffen genommenen Güter vorhanden ist. Die Straße Schäferei ist sehr schmal; sie dient zunächst dem Fuhrverkehr von und nach dem Königl. Proviantamt, dem daneben gelegenen Salzmagazin und der Bleihofsinsel; über sie hinweg müssen ferner alle mit den Schiffen angekommenen Güter geschafft werden, welche nicht unmittelbar den Empfängern zugeführt, sondern zunächst in der Königl. Zollniederlage eingelagert werden sollen. Außerdem bewegt sich auf ihr der ganze Fuhrverkehr, welcher der Abholung der am Königl. Packhof gelöschten Güter gilt. Zwischen Straße und Bohlwerk ist aber ein ganz schmaler Streifen Landes, auf dem sich alle Güter, die aus den Schiffen gelöscht werden, beim vorübergehenden Ablegen zusammendrängen. Die Güter des freien Verkehrs im besonderen liegen dort häufig tagelang, ehe sich die Möglichkeit ihrer Ordnung und Weiterbeförderung ergiebt. Welch schwerer Mißstand das bei werthvolleren Gütern ist, die gegen Witterungseinflüsse empfindlich sind, brauchen wir nicht näher darzulegen und ebensowenig, welch kostspieliger Maßnahmen es bedarf, um die Güter gegen Diebstahl zu schützen. Für die Gewürzkapitäne ist bei diesen Verhältnissen eine ordnungsmäßige Bewältigung der ihnen obliegenden Arbeiten eine sehr schwierige Aufgabe, der nur ein mit großer Umsicht und Energie ausgerüsteter Mann bei Aufbietnng aller Kräfte einigermaßen zu genügen vermag.

Um einige Abhilfe zu schaffen, haben wir schon vor einigen Jahren an das Königl. Haupt-Zollamt die Bitte gerichtet, den Ziegelhof zu überdachen und die Innenräume des Packhofes zu beleuchten. Durch die Ueberdachung des Ziegelhofes würde ein Platz gewonnen, auf dem ein gegen Witterungseinflüsse geschütztes Lagern von Waaren, die eines derartigen Schutzes bedürfen, möglich wäre. Die Beleuchtung der Innenräume des Packhofes würde namentlich für die kurzen Wintertage, an denen vielfach schon in den frühen Nachmittagsstunden die Arbeit im Packhof eingestellt werden muß von großem Werth sein und eine wesentlich schnellere Erledigung der Arbeiten herbeiführen. Wir haben ferner bei dem Herrn Polizei-Präsidenten angeregt, durch eine Polizei-Ver-

ordnung den durchgehenden Fuhrverkehr durch die Schäferei zu untersagen und auf ihr Fuhrverkehr nur soweit zuzulassen, als er für die Abfuhr der am Packhof gelöschten Güter erforderlich ist. Mit allen drei Anträgen sind wir s. Z. abschlägig beschieden worden. Wir wollen sie jetzt wieder aufnehmen, den letztgenannten mit der Einschränkung, daß der durchgehende Fuhrverkehr nur in der Richtung von der Milchkannen- zur Steinhauerbrücke zugelassen werden soll, daß er aber in umgekehrter Richtung den Weg durch die Todtengasse, der auch den vom Schlacht- und Viehhof kommenden Fuhrwerke vorgeschrieben ist, zu nehmen hat.

Aber wir verhehlen uns nicht, daß alle drei Mittel eine durchgreifende Verbesserung der Verhältnisse am Packhof nicht herbeizuführen vermögen, wenn mit ihnen nicht eine Entlastung des Packhofes vom Schiffsverkehr Hand in Hand geht. Um diese herbeizuführen, giebt es nur das eine Mittel der Herstellung neuer Lösch- und Ladekais für den See-Schiffsverkehr. Wir haben uns in wiederholten und eingehenden Berathungen mit der Frage beschäftigt, wo solche am zweckmäßigsten einzurichten wären und sind zu dem Ergebniß gelangt, daß sich dazu einzig das rechte Ufer des Kielgrabens eignet. Für die Wahl dieses Hafentheiles spricht, daß in ihm die Einfahrt von der unteren Mottlau nach Wegstechung der Spitze der Kämpe für Seeschiffe eine sehr bequeme ist, daß die hier anzulegenden Kais dem Kai am Packhof räumlich sehr nahe liegen und es der Zollverwaltung deshalb sehr leicht ist, die neue Kaistrecke mit Beamten zu besetzen, ferner daß hier durch Verlängerung des Schlachthofbahngleises die Verladung der mit der Bahn zu befördernden Güter eine sehr bequeme ist. und endlich, daß das Vorland am unteren Ende des Kielgrabens breit genug zur Aufstellung einer offenen Halle ist, unter der die gelöschten Güter vorübergehend zum Schutz gegen Witterungseinflüsse gelagert werden können.

Am erwünschtesten wäre es, wenn sogleich das ganze rechte Ufer des Kielgrabens mit einem Bohlwerk versehen werden könnte und wir sprechen in erster Linie den Wunsch nach Ausführung dieser Anlage aus. Allerdings würde der Düker, welcher von der südlichen Ecke der Kämpe ausgeht und der unseres Wissens sehr flach liegt, das Verholen tiefergehender Schiffe nach dem oberen Theile des Kielgrabens verhindern, und da ein Tieferlegen des Dükers sehr kostspielig wäre, so möchten wir anregen, vorerst nur das untere Ende des Kielgrabens bis an den genannten Düker heran mit einem Bohlwerk zu versehen. Nach unsern Ermittelungen würde das eine Kaistrecke von etwa 200 m, d. h. Raum zum Anlegen von drei Schiffen der für den Stückgutverkehr üblichen Größe ergeben. Zugleich müßte dieser Theil des Kielgrabens durch Baggerung auf dieselbe Tiefe, welche die untere Mottlau hat — etwa 15 Fuß — gebracht werden.

Erforderlich ist ferner, wie schon angedeutet, die Ausstattung der fraglichen Kaistrecke mit einem Gleis, das aber, da es sich lediglich um die Verlängerung des bereits vorhandenen Schlachthofbahngleises handelt, mit sehr geringen Kosten herzustellen ist. Was die ebenfalls schon erwähnte offene Halle betrifft, die an der einzurichtenden Löschstelle aufgeführt werden müßte, so kann das ein Bau einfachster Art sein, mit dem nur ein kleines Schutzhäuschen — etwa von Wellblech — für die diensthabenden Zollbeamten zu verbinden wäre.

Voraussetzung für die Verwendung der neuen Löschstelle zu dem Zwecke, der oben näher dargelegt ist, ist natürlich, daß die Königl. Zollverwaltung dort die Entlöschung von zollpflichtigen Gütern gestattet, sie also als das betrachtet, als was sie gedacht ist: als Ergänzung des Kgl. Seepackhofes. Wir wenden uns deshalb in einem gleichzeitigen Schreiben an die Königl. Zollverwaltung und werden von deren Entscheidung umgehend Mittheilung machen.

Unser Hafen erfreute sich bis vor einigen Jahren in den Häfen, mit denen wir in Verkehrsbeziehungen stehen, des Rufes, daß hier die Abfertigung der Schiffe verhältnißmäßig schnell von Statten ginge und die Platzspesen relativ niedrige seien. Dieser Ruf ist, namentlich was unsern Einfuhrverkehr betrifft, infolge der dargelegten Verhältnisse bereits ernstlich erschüttert, und es ist, wenn in diesen Verhältnissen nicht baldigst eine Besserung eintritt, die Gefahr vorhanden, daß er völlig in sein Gegentheil umschlägt. Diese Gefahr ist um so größer, als unsere Konkurrenzhäfen, als die wir bezüglich des Importes namentlich Stettin und Hamburg betrachten müssen, sich mit großen Opfern bemüht haben, und noch fortdauernd darum bemüht sind, ihre Hafenanlagen in jeder Weise mustergültig zu gestalten. Dort sind zu diesem Zwecke Summen von vielen Millionen aufgewendet worden. Die Anlage, deren Ausführung die vorliegende Darlegung gilt, läßt sich mit einem im Vergleich zu den dort verwendeten Summen verschwindend zu nennenden Betrage herstellen. Aber sie ist, wenn unserem Handel nicht der ernstlichste und kaum wieder gut zu machende Schaden erwachsen soll, dringend erforderlich. Daß es aber nicht der Handel allein ist, dem dieser Schaden droht, sondern mit ihm das ganze Erwerbsleben unserer Stadt und insbesondere auch die ganze an den Löscharbeiten betheiligte zahlreiche Arbeiterschaft, das liegt so auf der Hand, daß es einer näheren Ausführung nicht bedarf.

Den Magistrat, als die nach Lage der Dinge zur Herstellung der bezeichneten Anlage allein in Frage kommende Stelle, bitten wir deshalb so dringend als ergebenst, ihre Ausführung so schleunig als möglich in die Wege leiten zu wollen, damit mit ihr begonnen werden kann, sobald die von uns bestimmt erhoffte Zusage der Königl. Zollbehörde vorliegt, daß sie an dem neuen Umschlagsplatz die Löschung von zollpflichtigen Gütern gestatten wird.

Abschrift dieser Eingabe übergaben wir dem Königlichen Haupt-Zoll-Amt mit der Bitte, die Erledigung der drei in dem vorstehenden Schreiben erwähnten Punkte, die von der Entschließung der Königlichen Zollverwaltung abhängen, im Sinne unsrer Ausführungen herbeizuführen, nämlich 1. die Ueberdachung des Ziegelhofes, 2. die Beleuchtung der Innenräume des Packhofes und 3. die Erklärung des rechten Ufers des Kielgrabens — sei es in seiner

ganzen Ausdehnung, sei es in seiner unteren Strecke, je nach der Entscheidung des Magistrats auf unsere Eingabe — zu einer öffentlichen Lösch- und Ladestelle und Zollabfertigungsstelle. Die unter 1. und 2. bezeichneten Wünsche haben wir der Königlichen Zollverwaltung schon wiederholt, zuletzt unter dem 28. November 1891 und 12. Januar 1894 vorgetragen. Es ist uns damals abschlägiger Bescheid zugegangen, der damit begründet war, daß sich nicht übersehen lasse, welche Veränderungen die Einrichtung des Freibezirks in den Verkehrsverhältnissen unseres Hafens herbeiführen werde, und daß es zweckmäßig erscheine, die Wirkungen der Einrichtung dieser Anlage abzuwarten. Wir wiesen demgegenüber in unserem Schreiben an das Königliche Haupt-Zoll-Amt, mit welchem wir die Abschrift obiger Eingabe begleiteten, darauf hin, daß, wie auch in der Eingabe schon dargelegt, die Schiffe, welche für Danzig bestimmte Güter bringen, nach wie vor die in Danzig belegenen Löschplätze aufsuchen werden und daß also eine Entlastung dieser Plätze von der Einrichtung des Freibezirks in keiner Weise zu erwarten ist. Die Unhaltbarkeit der Zustände am Packhof zu allen Zeiten irgend stärkeren Verkehrs sei ja dem Königlichen Haupt-Zoll-Amt aus eigner täglicher Anschauung zur Genüge bekannt, so daß wir uns darüber genauerer Darlegungen enthalten könnten.

Leider wurden unsere Anträge von dem Königlichen Haupt-Zoll-Amt wiederum unter Hinweis auf die erst abzuwartenden Wirkungen des Freibezirks abgewiesen. Dagegen wurde die von uns gewünschte Polizei-Verordnung über den Fuhrverkehr auf der Schäferei, deren in der oben abgedruckten Eingabe Erwähnung gethan ist, von dem Herrn Polizei-Präsidenten unter dem 6. April 1899 erlassen.

Dem Magistrat gab unsere Eingabe Anlaß, die ganze Frage einer Modernisirung unsrer Hafen- und Umschlagseinrichtungen, die unsere Aufmerksamkeit ja schon längere Zeit in Anspruch nimmt, und deren Bedeutung für unsere industriellen und kommerziellen Verhältnisse wir schon in der einleitenden Allgemeinen Uebersicht erörtert haben, einer gründlichen Prüfung zu unterziehen, deren Ergebniß die Aufstellung eines Projekts ist, wonach außer dem Kielgraben die Weichselufer oberhalb der Mottlaumündung und das Gelände an der Schuitenlake in den Hafen- und Eisenbahnverkehr einbezogen werden sollen. Am 7. Mai 1899 erläuterte der Herr Oberbürgermeister das Projekt vor einem dazu geladenen Kreise von Interessenten und sonstigen Betheiligten, und es wird nun von der Haltung der maßgebenden Stellen, insbesondere des Herrn Eisenbahnministers abhängen, inwieweit das Projekt seiner Verwirklichung näher zu führen ist. Wir hoffen, im nächsten Jahre von einem günstigen Fortgang der Angelegenheit berichten zu können.

Hafen-Polizei-Verordnung. Im Oktober 1898 erhielten wir die Mittheilung, daß die neue Hafen-Polizei-Verordnung, die wir zuerst in unserem Bericht für 1894 erwähnten und die im Jahre 1895 Gegenstand eingehender Berathungen der betheiligten Stellen gewesen ist, demnächst dem Bezirksausschuß zur Beschlußfassung vorgelegt werden werde. Die neue Verordnung wich namentlich in den Bestimmungen über die Holzlagerung und Holzbewegung, sowie in den Vorschriften über die Lagerung von Gütern auf den Kaimauern von dem Entwurf, zu dem wir uns im Jahre 1895 zustimmend geäußert hatten, ab. Unseren Bedenken Rechnung tragend, vertagte der Bezirksausschuß die Beschlußfassung, und es fand am 4. November 1898 eine Besprechung unserer Kommissare mit Delegirten des Bezirksausschusses statt, deren Ergebniß war, daß die Hafen-Polizei-Verordnung in den bezeichneten Punkten im wesentlichen unseren Wünschen gemäß umgeändert wurde. Sie ist dann in dieser neuen Form vom Bezirksausschuß angenommen worden und am 15. Januar 1899 in Kraft getreten.

Die neue Verordnung hat sich im allgemeinen bewährt. Zu Schwierigkeiten gaben im wesentlichen nur die Bestimmungen in § 13 b und in § 15 Nr. 7 Anlaß. Die erstere verbietet das Liegen von Fahrzeugen aller Art über den im Hafen verlegten Rohren, Dükern und Kabeln und das Ankerwerfen 100 Meter oberhalb und unterhalb derselben. Als die Berathungen im Jahre 1895 stattfanden, war überhaupt nur ein Kabel im Hafengebiet verlegt, nämlich dasjenige zwischen dem Ufer der Sparkasse und dem gegenüberliegenden am Grünen Thor, und da hier ein „Liegen von Fahrzeugen" nie stattfindet, so hatten wir damals keine Veranlassung, gegen die in Rede stehende Bestimmung Einspruch zu erheben. Seitdem ist — und zwar im vorigen

Jahre — ein neues Kabel unterhalb der Kuhbrücke von der Telegraphen-Verwaltung gelegt worden, und es waren nunmehr, unter der Herrschaft der neuen Hafen-Polizei-Verordnung die Besitzer der dort liegenden Speicher verhindert, Schiffe an ihre Speicher zum Zwecke der Entlöschung oder Beladung zu legen, eine Folge, welche bei jener Bestimmung zweifellos nicht beabsichtigt war. Wir wandten uns deswegen zunächst an die Kaiserliche Ober-Post-Direktion mit der Frage, ob es erforderlich sei, das Verbot des Liegens über Kabeln aufrecht zu erhalten und erhielten verneinenden Bescheid. Demgemäß beantragten wir eine entsprechende Abänderung der fraglichen Bestimmung. In einer am 24. April 1899 abgehaltenen kommissarischen Verhandlung erklärte uns indessen der Herr Polizei-Präsident, eine solche Abänderung sei nicht erforderlich; er werde die ihm unterstellten Beamten anweisen, daß das Liegen von Schiffen über Kabeln zu gestatten sei. — Unter Nr. 7 in § 15 ist bestimmt, daß der Mottlauufer von mehr als 3,5 m tiefgehenden Fahrzeugen nicht ohne schriftliche Erlaubniß des Strom-Polizei-Inspektors passirt werden darf. Diese jedesmalige Einholung der Erlaubniß erwies sich als äußerst umständlich und zeitraubend. Auch bezüglich dieser Bestimmung sagte der Herr Polizei-Präsident in der erwähnten kommissarischen Berathung zu, daß er die ihm unterstellten Hafen-Polizei-Organe mit Anweisungen wegen einer die Schwierigkeiten nach Möglichkeit beseitigenden Handhabung der fraglichen Bestimmung anweisen werde, so daß wir annehmen dürfen, es werde sich auch in diesem Punkte eine Abänderung der Hafen-Polizei-Verordnung als entbehrlich erweisen.

In zwei Punkten wurde unsere gutachtliche Aeußerung über die Auslegung von Bestimmungen der Hafen-Polizei-Verordnung erfordert. Seiner grundsätzlichen Bedeutung wegen wollen wir den einen kurz darlegen. § 26 bestimmt, daß Fahrzeuge, durch welche Beschädigungen der Hafenwerke oder Hafenanstalten verursacht worden sind, den Hafen nicht eher verlassen dürfen, als bis der Schaden hergestellt oder eine entsprechende Kaution hinterlegt ist. In einer Sturmnacht brachen nun einem im Hafenbassin zu Neufahrwasser an sieben Pfählen festgemachten Schiff sechs schwächere Drahttaue, und es wurde dabei auch ein Pfahl, der nach Aussage des Lotsen durch Alter geschwächt war, umgebrochen. Für den abgebrochenen Pfahl verlangte die Hafenbauverwaltung von dem Schiff gemäß jenes § 26 die Hinterlegung einer Kaution. Wir äußerten uns dahin, daß im vorliegenden Fall nach unserer Meinung die Anwendung des § 26 als ganz ausgeschlossen gelten müsse, indem wir ausführten: „Der § 26 spricht es zwar nicht direkt aus, aber es muß doch vernünftigerweise als Bedingung seiner Anwendbarkeit angesehen werden, daß das Schiff, um welches es sich handelt, irgend welches Verschulden bei dem in Frage stehenden Schaden trifft. Von einem Verschulden des Schiffes könnte aber im vorliegenden Falle selbst dann nicht die Rede sein, wenn der fragliche Pfahl von tadelloser Beschaffenheit gewesen wäre. Denn Pfähle haben die Bestimmung, daß sich die Schiffe an ihnen festmachen, und es kann unmöglich von einem Verschulden des Schiffes gesprochen werden, wenn es einen Pfahl seiner Bestimmung gemäß benutzt. Sonst müßte man den Schiffen, um ein Verschulden unter allen Umständen zu vermeiden — lediglich im Interesse des Fiskus — den widersinnigen Rath geben, daß sie sich bei stürmischem Wetter nicht an den Pfählen festlegen."

Eisbrecher. Ein Eisbruch ist bei der milden Witterung des Winters 1898/99 ebensowenig nöthig gewesen wie im Winter 1897/98. Der im vorigen Bericht erwähnte neue Vertrag über den Eisbruch mit der Aktien-Gesellschaft „Weichsel" hat am 20. Juli 1898 die Genehmigung unserer General-Versammlung gefunden.

Ueber die Verwaltungsrechnung für die Aufeisungsarbeiten geben wir folgende kurze Uebersicht: Die Masse für Aufeisungsarbeiten ist vom Jahre 1897 übernommen worden mit

	24 589,07	Mk.
das Zinserträgniß war	759,43	„
an Eistaxe ging ein	—,—	„
Die sonstigen Zuführungen zur Masse betrugen	5 123,—	„
zusammen	30 471,50	Mk.
Dagegen betrug die Ausgabe 1898	9 960,—	„
sodaß zu 1899 ein Bestand abzuführen war von	20 511,50	Mk.

VI. Binnenschiffahrt.

Elbinger Weichsel.

Am 1. Juli 1898 ist die als Schiffahrtsstraße ausgebaute Elbinger Weichsel dem Verkehr übergeben worden. Wegen Festsetzung eines vorläufigen Tarifs fand am 6. Mai 1898 eine Verhandlung von Ministerialkommissarien mit Vertretern der Handelsvorstände zu Königsberg, Elbing und Danzig statt, in der vorgeschlagen wurde, als Schleusengeld für die Schleuse am Danziger Haupt den Gesammtbetrag der für das Passiren des Weichsel-Haff-Kanals zu entrichtenden Gebühren zu erheben. Der vorläufige Tarif wurde in dieser Form eingeführt. Unter dem 12. Juli 1898 theilte uns aber der Herr Regierungs-Präsident mit, daß von den Herren Ressortministern beabsichtigt werde, den Tarif für die Elbinger Weichsel und den Weichsel-Haff-Kanal dahin umzugestalten, daß bei allen Schiffsgefäßen ohne Unterschied der Größe grundsätzlich jede Tonne den gleichen Abgabensatz zu tragen hat. Dieser Satz solle aus dem durchschnittlichen Abgabenertrage der letzten fünf Jahre ermittelt werden, wobei allerdings bezüglich der Elbinger Weichsel der Tarif in der Weise gebildet werden solle, daß die Abgaben für die Benutzung der Schleuse am Danziger Haupt sich um 20 % höher stellen als der Gesammtbetrag derjenigen Abgaben, welche ein den Weichsel-Haff-Kanal in seiner ganzen Länge durchfahrendes gleichgroßes oder eine gleiche Ladung führendes Schiff zu zahlen hat. Wir wurden zur Aeußerung über diese Gestaltung der Tarife aufgefordert und zugleich zur Aeußerung darüber, ob die Abgaben am zweckmäßigsten von der Ladung oder von der Tragfähigkeit der Schiffe zu erheben sind. Es handelte sich ferner um die Frage, ob für die Schiffe nach der Art der geladenen Güter zwei oder drei Tarifklassen zu bilden seien und endlich sollte die Frage erörtert werden, ob die bisherige Abgabenfreiheit der den Weichsel-Haff-Kanal von und nach der oberen Weichsel durchfahrenden Schiffe aufzuheben sein möchte.

Wir hielten es für zweckmäßig, über das abzugebende Gutachten mit den Handelsvorständen zu Elbing und Königsberg ins Benehmen zu treten, und es fand hier am 19. November eine gemeinsame Berathung mit Vertretern der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Elbing und des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Königsberg statt, in der über alle Punkte Einverständniß erzielt wurde und auf Grund deren wir dem Herrn Regierungs-Präsidenten unsere Vorschläge unterbreiteten. Sie gingen in erster Reihe dahin, für die Ladung im wesentlichen dieselben beiden Tarifklassen zu bilden, die der frühere Tarif enthielt, und die Abgaben nach der Tragfähigkeit des Schiffes zu bemessen. An sich halten wir ja allerdings die Erhebung nach der Beladung für die zweckmäßigere. Aber dieser Erhebungsmodus ist ohne die sichere Grundlage einer Aichordnung für die Fahrzeuge nicht wohl durchführbar, und da eine Schiffsaichordnung noch nicht existirt, so muß es vorerst bei der Abgabenerhebung nach der Tragfähigkeit bleiben. Für Schiffe, die mit Gütern der Klasse I beladen sind, schlugen wir eine Abgabe von 16 Pfennigen für jede Tonne der Tragfähigkeit, für solche mit Gütern der Klasse II eine Abgabe von 8 Pfennigen und für leere Schiffe eine Abgabe von 3 Pfennigen vor. Der Abgabensatz nach Tarifklasse II sollte auch entrichtet werden, wenn den Gütern der Klasse II nicht mehr als 1000 kg der Klasse I beigeladen sind, und der Abgabensatz für leere Schiffe, wenn die Ladung weniger als 500 kg beträgt. Was die bisherige Abgabenfreiheit der den Weichsel-Haff-Kanal von und nach der oberen Weichsel durchfahrenden Schiffe betrifft, so kann diese u. E. ohne Schädigung berechtigter Interessenten und wohlerworbener Rechte nicht aufgehoben werden; wir baten daher um ihre Beibehaltung.

Der am 1. April 1899 eingeführte neue Tarif trägt im allgemeinen unseren Vorschlägen Rechnung; nur für leere Schiffe ist beim Durchfahren des Weichsel-Haff-Kanals die Abgabe von 3 auf 4 Pfennige für jede Tonne der Tragfähigkeit erhöht, und für die Schleuse am Danziger Haupt sind statt der vorgeschlagenen Sätze von 16, 8 und 3 Pfennig solche von 18, 9 und 4,5 Pfennig für jede Tonne der Tragfähigkeit bestimmt worden.

Mastenkrähne an der Dirschauer Brücke.

Die Verstärkung der Mastenkrähne an der Dirschauer Brücke haben wir von Neuem bei dem Herrn Ober-Präsidenten als dem Chef der Weichselstrombauverwaltung unter genauer Angabe der Dimensionen, die den Krähnen gegeben werden müssen, wenn sie allen Anforderungen entsprechen sollen, in Anregung gebracht.

Sammlung von Schiffahrtsverordnungen.

Eine von dem Deutschen Nautischen Verein ausgegangene Anregung, es möchte eine Sammlung der für Schiffe auf den deutschen Strömen und Seegebieten bestehenden Verordnungen veranstaltet werden, haben wir unterstützt und nur vorgeschlagen, die Sammlung in zwei Theile zu zerlegen, von denen der eine die für die Binnenschiffer, der andere die für die Seeschiffer wichtigen Verordnungen enthält. Es wird mit solcher Theilung vermieden, daß der Binnenschiffer eine große Anzahl von Verordnungen erhält, die nur den Seeschiffer angehen und umgekehrt. Allerdings wird es ja in den Seehäfen eine Anzahl von Verordnungen geben, die beiden Theilen gelten, aber es wird dann nur erforderlich sein, daß der Binnenschiffer, der einen Seehafen besucht, den für den Seeschiffer bestimmten Theil erwirbt, während im übrigen für den Binnenschiffer der eine Theil, für den Seeschiffer der andere Theil genügt.

Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin.

Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zu Potsdam wurden wir unter dem 14. Juni 1898 zu einer Aeußerung über die Bedeutung eines Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin über Liebenwalde — nur diese sogenannte Westlinie stand damals in Frage — für Danzig aufgefordert. Wir wiesen darauf hin, daß von den Gütern, welche seewärts von Danzig nach Stettin befördert werden, etwa 70 Prozent nach Berlin und darüber hinaus wasserwärts weitergehen, und daß von den Gütern, die von Stettin nach Danzig zur See kommen, etwa 30 Prozent von Berlin und weiterher wasserwärts nach Stettin angebracht werden. Für diese Gütermengen bedeute der ins Auge gefaßte Wasserweg eine wesentliche Abkürzung der Transportdauer, so daß auch wir — bei der Wichtigkeit, die im modernen Verkehr das Moment der Schnelligkeit habe — Veranlassung hätten, den Bau der neuen Wasserstraße zu befürworten. Von besonderer Bedeutung sei der Kanal für unseren Holzverkehr über Stettin, insofern die Umladung der von hier über Stettin nach Berlin gehenden Mauerlatten, Balken und derartigen langen Hölzer in die auf dem Finowkanal nur zulässigen 180-Tonnen-Kähne sehr unbequem und zeitraubend ist, während die Umladung in die 600-Tonnen-Kähne, für welche die neue Schiffahrtsstraße eingerichtet werden solle, sich unbedingt rascher und bequemer vollziehen werde.

Die Hoffnungen Stettins auf einen baldigen Bau der Kanallinie über Liebenwalde sind bekanntlich dadurch zu Nichte geworden, daß neuerdings das Projekt der sogenannten Ostlinie des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin aufgetaucht und daß die Austragung der Streitfrage Ost- oder Westlinie nicht so bald zu erwarten ist.

Unter dem 7. Dezember 1898 erhielten wir von dem Herrn Kommissar, welchen die Königliche Staatsregierung für die Ostlinie bestellt hat, die Anfrage, ob wir unsere oben kurz angedeuteten Ausführungen über die Bedeutung der Westlinie für Danzig auch für die Ostlinie aufrechterhielten. Wir beantworteten diese Anfrage unter dem 11. Januar 1899 wie folgt:

> Die Ausführungen in unserem Schreiben vom 14. Juli v. J. an den Herrn Regierungs-Präsidenten in Potsdam würden für die Ostlinie des Großschiffahrtsweges Berlin—Stettin nur mit der Einschränkung zutreffend sein, die sich aus der Verlängerung des Weges von Stettin nach Berlin, den die östliche Linie gegenüber der Westlinie bedeutet, und der dadurch bedingten längeren Fahrtdauer ergiebt.
>
> Was den Güterverkehr betrifft, der z. Zt. aus unserer Provinz, aus einem Theile der Provinz Posen und unserem russisch-polnischen und galizischen Hinterlande über Danzig auf dem Seewege nach Stettin und theilweise von da nach Berlin und weiter stattfindet, so ist nicht anzunehmen, daß beim Bau der Ostlinie mit einem Stichkanal nach Küstrin ein Theil dieses Verkehrs den Binnenweg durch den Bromberger Kanal nach Berlin einschlagen würde; es steht dem, so lange die Wasserstraße Bromberg—Küstrin so wenig leistungsfähig ist, wie gegenwärtig, die lange Fahrtdauer, welche der Binnenweg beansprucht, sowie der Umstand entgegen, daß auf der Strecke Bromberg—Küstrin nur Schiffe von 150 Tonnen Tragfähigkeit verkehren können; es müßte also, wenn von Küstrin aus der Vortheil, den der Großschiffahrtsweg bietet — den Verkehr von 600 Tonnen-Schiffen zu ermöglichen — ausgenützt werden soll, in Küstrin eine Umladung der Waaren aus mindestens vier Schiffen in eins der 600 Tonnenschiffe stattfinden oder, wenn es sich um den Verkehr vom Westen nach dem Osten handelt, aus 600-Tonnen-Schiffen in mehrere kleinere. Diese Umladung ist aber so unbequem, zeitraubend und kostspielig, daß ein solcher Umladungsverkehr als ganz ausgeschlossen erscheint. Die Anhänger der Ostlinie empfehlen ihr Projekt u. a. namentlich im Hinblick auf die bei seiner Ausführung gegebene Möglichkeit einer Verbindung des Warthe- und Weichselnetzes mit dem mitteldeutschen Wasserstraßennetz durch den Bau des Stichkanals nach Küstrin als das bessere. Nach dem Dargelegten würde aber der Aufwand der erheblichen Mehrkosten, welche die Ostlinie erfordert, nur dann berechtigt sein, wenn zugleich auch die Wasserstraßen östlich Küstrin in einen annähernd ebenso leistungsfähigen Zustand versetzt würden, wie ihn die von Küstrin aus westlich abzweigende Wasserstraße erhalten soll. Als Mindestforderung müßte hierzu die aufgestellt werden, daß ostwärts Küstrin Fahrzeuge von 400 Tonnen Tragfähigkeit verkehren können.

Wird diese Forderung erfüllt, so wird ein Theil des jetzt über unsern Hafen seewärts nach Mittel- und Westdeutschland gehenden Verkehrs auf den Binnenwasserweg abgelenkt werden. Daß aber durch diesen Verkehrszuwachs eine Rentabilität der enormen Kosten, welche die Regulirung und Kanalisirung des Wasserweges Küstrin Bromberg verursachen würde, erzielt werden könnte, ist nach unserer festen Ueberzeugung ganz undenkbar. Diese Unrentabilität muß aber um so stärker gegen den fraglichen Wasserstraßenbau sprechen, als zu ihr noch die schwere Schädigung tritt, die der Handel und die Rhederei unseres Platzes durch den Abzug des auf den Binnenwasserweg abgelenkten Theiles unseres Hafenverkehrs erleiden müßte. Wir dürfen es als bekannt voraussetzen, in wie schwieriger Lage sich, wie überhaupt die gesammte deutsche Ostseerhederei, so auch unsere Rhederei, befindet; ihr seit Jahren wahrnehmbarer Rückgang ist ja eine publizistisch viel erörterte Erscheinung; wir dürfen es ebenso als bekannt voraussetzen, daß auch unser Handel, im Gegensatz zu dem aufblühenden, sich in großartiger Weise entwickelnden Handel der großen deutschen Nordseehäfen Bremen und Hamburg, weit entfernt einen Aufschwung zu zeigen, die größte Mühe hat, sich gegen eine Reihe der verschiedensten widrigen Umstände wenigstens auf annähernd gleicher Höhe zu halten. Unter solchen Verhältnissen müßte aber jeder Abbruch, der unserm Handel und unserer Rhederei durch den Binnenwasserweg erwachsen könnte, doppelt schwer empfunden werden.

Etwas günstiger, wenn auch bei weitem noch nicht ausreichend, würde sich die Rentabilität gestalten, wenn auch aus dem Weichselgebiete nach dem Westen und umgekehrt, ein Massengüterverkehr stattfinden könnte. Dazu würde aber außer der Vergrößerung der Bromberger Schleusen vor allem eine solche Regulirung der Weichsel und zwar sowohl auf der deutschen wie vor allem auch auf der russischen Strecke gehören, daß auch hier Schiffe mit 400 Tonnen Ladung verkehren können. Die Weichsel gestattet in ihrem jetzigen Zustande bei mittlerem Wasserstande etwa den Verkehr von 200-Tonnen-Schiffen. Auf deutscher Seite würde ja vielleicht, freilich wiederum mit enormen Kosten, die angedeutete Regulirung vorgenommen werden. Daß sich aber Rußland zu ihr entschließen würde, halten wir nach unsern Erfahrungen für ausgeschlossen. So lange das aber nicht der Fall ist, würde die Aufwendung der großen Mittel, welche die Regulirung der Wasserstraßen östlich Küstrin erfordert, eine unwirthschaftliche Vergeudung bedeuten.

VII. Einzelne Geschäftszweige.

a. Getreide.

Getreideprober.

Gelegentlich einer Neuherausgabe der Tafel zur Vergleichung der Angaben des metrischen Getreideprobers mit anderen im Getreidehandel üblichen Qualitätsbestimmungen beabsichtigte der Herr Handelsminister die Vergleichung mit dem holländischen Gewicht wegzulassen. Da die Rechnung nach dem holländischen Gewicht im internationalen Verkehr noch durchaus üblich ist, baten wir, es bei der bisherigen Einrichtung der Tafel zu belassen.

Mankoentschädigungsverfahren.

Von der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung wurde der Wunsch nach Aufhebung des jetzt im russischen Getreideverkehr bestehenden Mankoentschädigungsverfahrens ausgesprochen, mindestens aber die Beseitigung der jetzigen Praxis verlangt, daß der Exporteur $^1/_2$ Prozent der Ladung auf das etwaige Manko an die Eisenbahn-Verwaltung vergütet. Wir haben uns dahin geäußert, daß wir an sich gegen eine Aenderung des Mankoentschädigungsverfahrens nichts einzuwenden hätten, nur müßten wir den allergrößten Werth darauf legen, daß der jetzt nach langen Mühen erreichte Zustand gleicher Art der Mankoregulirung in Danzig und Königsberg beibehalten werde, und daß ferner auch die Regulirung in diesen beiden deutschen Häfen dieselbe sei wie in den russischen Exporthäfen. Was die Frage nach Beseitigung des Beitrages des Exporteurs betrifft, so ergab eine nähere Erörterung, daß dadurch der Eisenbahn-Verwaltung mindestens die doppelte Arbeit bezüglich der Mankoregulirung erwachsen würde. Wir empfehlen deshalb im Interesse der Einfachheit des Geschäftsganges, auch daran nichts zu ändern.

b. Holz.

Holzhafen bei Bohnsack.

Der im vorigen Bericht erwähnte Vertrag mit der Königlichen Regierung über die Anlage des Holzhafens bei Bohnsack ist am 20. Juli 1898 von der General-Versammlung unserer Korporation genehmigt worden und hat unter dem 18. August auch die Zustimmung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten erhalten. Der Herbst des Jahres 1898 brachte uns ungewöhnlich starke Holzzufuhren, und es zeigte sich, daß die hergerichteten Lagerflächen nicht

ausreichend waren, die Ankünfte aufzunehmen. Es mußte deshalb alsbald an eine Erweiterung der Anlage gegangen werden, und zwar wurde in Aussicht genommen, durch eine Reihe von Landpfählen, die sich auf Weßlinker Seite oberhalb der vorhandenen Anlage auf etwa 800 m, d. i. bis zum „Rothen Krug", und nach unten auf etwa 500 m, sowie auf Bohnsacker Seite von der Fähre bis zum „Weißen Lämmchen", d. s. etwa 2 km, erstrecken, Vorrichtungen zum vorübergehenden Festlegen der Holztraften zu schaffen. Außerdem zeigte die Erfahrung, daß die in den Buhnen bei Bohnsack hergerichteten Lagerplätze einer wesentlichen Verstärkung bedürftig seien, und es wurde deshalb beschlossen, eine Anzahl der dort geschlagenen Pfähle durch Dalben zu ersetzen und außerdem noch eine größere Anzahl von Einzelpfählen zu schlagen. Für die neuen Arbeiten ergab sich ein Anschlag von 12 000 Mark, und dieser Betrag wurde von den Holzhändlern alsbald zur Verfügung gestellt. Der Nachtrag zu dem Vertrage mit der Königlichen Regierung vom 18. August 1898, durch den wir die Erlaubniß zur Ausführung der neuen Arbeiten erhielten, ist vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten am 4. Januar 1899 vollzogen worden. Die Bepfählungsarbeiten haben bereits begonnen.

Holzlagerung in der inneren todten Weichsel.

Da die Traften, welche bei Bohnsack des Raummangels wegen außerhalb der Hafenanlagen untergebracht werden mußten, sehr unsicher lagen und durch die ungewöhnlich heftigen Herbststürme großer Schaden an ihnen angerichtet wurde, baten wir den Herrn Polizei-Präsidenten unter dem 7. Dezember 1898 in der inneren todten Weichsel eine stärkere Belegung mit Holz zuzulassen, als sie von der Hafen-Polizei-Verordnung gestattet ist. Unserer Bitte wurde in dankenswerther Weise stattgegeben.

Lombardirung der Holzläger bei Bohnsack.

Ihren vollen Werth können die Hafenanlagen bei Bohnsack erst erhalten, wenn seitens der Reichsbank Lombardirungen der dort liegenden Hölzer stattfinden. Wir haben uns deswegen am 14. Juli 1898 an die Reichsbankhauptstelle gewendet, erhielten aber unter dem 11. August den Bescheid, daß die Reichsbankverwaltung zunächst noch Erfahrungen darüber gewinnen möchte, ob die Lagerplätze auch den Hölzern ausreichende Sicherheit gewährten.

Holzhafen bei Thorn.

Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten wurden wir zu einer gutachtlichen Aeußerung über die Anlage eines Holzhafens bei Thorn, welche von der Thorner Handelskammer betrieben wird, aufgefordert. Wir sprachen uns unter eingehender Begründung dahin aus, daß unseres Dafürhaltens für den Bau eines Sicherheitshafens bei Thorn, in welchem die unverkauften Traften für den Fall, daß der Brahnauer Hafen nicht Platz bietet, vor etwaigen Gefahren durch Hochwasser, Sturm oder Eisgang geschützt werden können, wohl ein Bedürfniß anzuerkennen ist, daß aber diesem Bedürfniß durch einen Hafen von wesentlich kleinerem Umfange, als er von der Thorner Handelskammer geplant ist, zu genügen sei.

c. Zuckerhandel.

Allgemeine Bedingungen für den Handel mit Rohzucker.

Im Verein mit dem Ostdeutschen Zweigverein für Rübenzuckerindustrie haben wir eine Revision der im Jahre 1894 vereinbarten „Allgemeinen Bedingungen für den Danziger Handel mit Rohzucker" vorgenommen. Die neuen Bedingungen werden demnächst im Druck erscheinen.

d. Waarenhandel.

Verkehr mit Kerzen.

Beim Bundesrath haben wir, dem Wunsche der Betheiligten stattgebend, eine Eingabe der deutschen Stearin- und Kerzenfabriken befürwortet, in der um die Einführung einheitlicher Gewichte für gepackte Kerzen gebeten wird.

Verkauf von Brennstoffen nach Gewicht.

In Erledigung einer Anfrage des Herrn Handelsministers haben wir uns für eine gesetzliche Vorschrift ausgesprochen, durch welche der Verkauf von Brennstoffen nach Gewicht, mit Ausnahme von Holz und Torf, die sich ihrer Natur nach zu einer solchen Verkaufsart nicht eignen, obligatorisch gemacht wird.

f. Rhederei.

Entlöschung von Kohlen.

Es stellte sich das Bedürfniß heraus, für die Entlöschung von Kohlen in ganzen Dampferladungen nach bestimmten Normen zu verfahren. Nach Anhörung der Betheiligten haben wir diese Normen wie folgt festgesetzt: Es sind an jedem Arbeitstag zu löschen aus Dampfern

	im Sommer:	im Winter:
bis einschließlich 600 Tons Ladefähigkeit	250 Tons,	225 Tons,
über 600 bis einschl. 900 Tons Ladefähigkeit	300 „	250 „
„ 900 „ „ 1500 „ „	350 „	300 „
„ 1500 Tons Ladefähigkeit	400 „	350 „

Als Sommer gilt die Zeit vom 1. März bis 30. September. Die Löschzeit wird nach halben Tagen berechnet. Sie beginnt für Dampfer, die sich bis 10 Uhr Morgens löschbereit melden, mit Anfang des Nachmittags, für Dampfer, die sich bis 5 Uhr Nachmittags löschbereit melden, mit Anfang des nächsten Morgens.

Diese Bestimmungen gelten auch für die Entlöschung von Koks, der in ganzen Dampferladungen oder als Beiladung zu Kohlen eingeht, aber mit der Maßgabe, daß für je zwei Tons Koks dieselbe Löschzeit berechnet wird wie für drei Tons Kohlen.

Ladezeit für Melasse.

In ähnlicher Weise haben wir auch für die Verladung von Melasse in ganzen Dampferladungen die Anwendung bestimmter Normen empfohlen, und zwar der folgenden: Es sind durchschnittlich täglich zu liefern:

Dampfern bis einschließlich 600 Tons Ladefähigkeit	240 Tons
„ von über 600 bis einschl. 800 Tons Ladefähigkeit . . .	275 „
„ „ „ 800 Tons Ladefähigkeit	300 „

Die Berechnung und der Beginn der Ladezeit geschieht ebenso wie oben bei der Entlöschung von Kohlen festgesetzt.

Dienstvorschrift für vereidigte Experte.

Um Mißständen entgegenzutreten, über die bezüglich der Ausübung der Thätigkeit der vereidigten Sachverständigen für Schiffahrt und Stauung und für Feststellung der Menge der Güter geklagt wurde, haben wir eine Dienstvorschrift für diese Sachverständigen herausgegeben. Leider muß betont werden, daß es große Mühe verursacht, die Sachverständigen an eine strenge und peinlich gewissenhafte Erfüllung ihrer Pflichten namentlich bei der Ausstellung von Attesten zu gewöhnen. Wir haben in einer Reihe von ausführlichen Rundschreiben an die Sachverständigen Veranlassung nehmen müssen, ihnen die Bedeutung einzelner Vorschriften klarzulegen und sie zu deren gewissenhaftester Einhaltung zu ermahnen.

Gewürzkapitän.

Der vereidigte Gewürzkapitän A. Dombrowski, Dank dessen gewandter und zuverlässiger Leitung der Löschgeschäfte am Königlichen Seepackhof sich die im Jahre 1890 eingeführte Neuordnung des Gewürzkapitänswesens durchaus bewährte, ist in Folge Alters und dauernder Kränklichkeit mehr und mehr genöthigt worden, sich von der Leitung der Geschäfte zurückzuziehen. Da unter seinen vereidigten Stellvertretern keiner war, den wir zu seinem Nachfolger für geeignet hielten, so suchten wir sie zu bestimmen, daß sie in die Firma, unter der sie sich mit A. Dombrowski zusammengethan haben, einen Theilhaber aufnähmen, der, wie es von den Interessenten verlangt wurde, als „Kopf" der Firma, an dem es durchaus fehle, fungiren solle. Mit diesem Verlangen stießen wir indessen auf den heftigsten Widerstand der stellvertretenden Gewürzkapitäne, so daß wir, da in der That keiner von ihnen unseres Erachtens im Stande war, in Wirklichkeit und dauernd als Stellvertreter A. Dombrowski's oder, was bei dessen Gesundheitszustand gleichbedeutend war, als sein Nachfolger zu fungiren, uns genöthigt sahen, von der uns zustehenden Befugniß Gebrauch zu machen und ihnen sämmtlich die Befugniß zur Stellvertretung zu entziehen. Im Namen der Herrn A. Dombrowski hat uns sein gerichtlich bestellter Pfleger angezeigt, daß sein Pflegling das Amt eines vereidigten Gewürzkapitäns niederlege. Inzwischen hatten wir bereits vom 1. Oktober 1898 ab Herrn F. Beckmann zum Gewürzkapitän bestellt.

Von den stellvertretenden Gewürzkapitänen war gegen uns wegen des Beschlusses, ihnen die Befugniß zur Stellvertretung zu entziehen, Beschwerde bei dem Herrn Regierungs-Präsidenten erhoben worden. Wir haben dem Herrn Regierungs-Präsidenten in einer ausführlichen Denk-

schrift vom 20. September 1898 die Gründe für unser Vorgehen dargelegt, und die eingelegte Beschwerde ist darauf unter dem 21. Oktober zurückgewiesen worden.

Hafengeldertarif.

Auf unsere Bitte wurde das Hafengeld für Schiffe, welche Schwefelkies geladen haben, auf den Satz für Ballastschiffe ermäßigt.

Tarif für den Kaiser-Wilhelm-Kanal.

Eine Anfrage des Herrn Handelsministers über unsere Wünsche wegen der ferneren Gestaltung des Tarifs für den Kaiser Wilhelm-Kanal haben wir dahin beantwortet, daß wir eine Abstufung des Tarifs nach dem jeweiligen Nutzen vorschlagen, der den passirenden Schiffen aus der Wegkürzung erwächst. Es würde sich sonach vor allem um eine Verbilligung des Kanaltarifs für die Linien nach Bremen, Holland, Belgien und England handeln. Erst dadurch würden die Tourdampfer, welche diese Linien befahren, veranlaßt werden, den Kanal regelmäßig zu benutzen.

Leuchtfeuerabgaben in England.

In England ist im Herbst 1898 ein Tarif für die Leuchtfeuerabgaben eingeführt worden, der für die Schiffe, welche zwischen den Ostseehäfen und England verkehren, eine besonders schwere Belastung darstellt. Tourdampfer müssen nach dem neuen Tarif etwa das Fünffache der bisherigen Abgaben zahlen. Wir baten den Herrn Reichskanzler, bei der englischen Regierung für eine Milderung der Härten, welche der neue Tarif für die Ostseerhederei bringt, einzutreten. Es wurde uns der Bescheid, daß die englische Regierung den Wirkungen des Tarifs auf den baltischen Handel bereits ihre Aufmerksamkeit zugewandt habe, jedoch vor Ablauf einer gewissen Zeit, welche die Folgen des Tarifs zu erkennen ermögliche, nicht in der Lage sei, einer Abänderung näher zu treten.

Flaggen der Kauffahrteischiffe vor Kriegsschiffen.

Mit dem von der Regierung in Aussicht genommenen Erlaß einer Verordnung, nach welcher Handelsschiffe beim Passiren von Kriegsschiffen und Küstenbefestigungen, welche die Flagge gesetzt haben, ihre Flagge zeigen müssen, haben wir uns einverstanden erklärt, indem wir hinzufügten, daß schon jetzt das Grüßen der Kriegsschiffe sämmtlicher Nationen seitens der Kauffahrteischiffe durch das Zeigen der Flagge allgemein üblich ist.

Ausstellen der Schiffsmeßbriefe.

Nach den bestehenden Vorschriften kann die Vermessung eines Schiffs-Neubaues erst dann stattfinden, wenn das Schiff in allen Haupttheilen fertiggestellt ist, d. h. kurze Zeit vor seiner Vollendung und Uebergabe an den Rheder. Die Berechnung des Schiffsinhaltes nach den durch das Hauptzollamt genommenen Maßen erfordert geraume Zeit, und zu dieser Zeit tritt noch die Verzögerung, welche durch die Korrespondenz zwischen der Vielzahl der betheiligten Behörden herbeigeführt wird. So tritt, selbst wenn von allen betheiligten Stellen mit möglichster Beschleunigung gearbeitet wird, oft der Fall ein, daß das Schiff, das nach Fertigstellung sich in den meisten Fällen sofort zu seiner ersten Reise rüstet, durch das Fehlen des Meßbriefes an dem Antritt der Reise gehindert wird. Um diesem Mißstand abzuhelfen, war bisher die Ausfertigung eines provisorischen Meßbriefes durch das zuständige Hauptzollamt gestattet. Da sich aber hieraus angeblich Mißstände ergeben haben, wurde vom Kaiserlichen Schiffsvermessungsamt die Ausstellung provisorischer Meßbriefe untersagt. Wir baten unter dem 6. Februar 1899 um die Aufhebung dieser Verfügung. Ein endgültiger Bescheid ist uns darauf noch nicht zugegangen; wir glauben aber annehmen zu dürfen, daß unser Vorgehen, wenn auch nicht die Wiederzulassung provisorischer Meßbriefe, so doch eine Beschleunigung in der Ausfertigung der eigentlichen Meßbriefe zur Folge haben wird.

VIII. Verschiedenes.

Ausführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch.

Von dem Herrn Handelsminister wurden wir zu einer gutachtlichen Aeußerung über die einzelnen Bestimmungen, welche in das Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch Aufnahme finden sollen, aufgefordert.

Handelsregister.

Wir befürworteten es, daß den Registergerichten die Mittheilung der Eintragungen an die Handelsvorstände vorgeschrieben und andrerseits den Handelsvertretungen die Pflicht auferlegt wird, die zu ihrer Kenntniß gelangenden Fälle unrichtiger und unvollständiger Eintragungen oder unterbliebener Anmeldungen den Registergerichten anzuzeigen.

Heimathhafen. Ferner sprachen wir uns für die Aufnahme einer generellen Bestimmung aus, nach welcher dem Heimathshafen die auf dessen Revier gelegenen Häfen gleich zu achten sind, da bei allen in Frage kommenden Paragraphen des Handelsgesetzbuches eine Erweiterung des Begriffs des Heimathshafens wünschenswerth erscheint. Unter dem Revier des Heimathshafens verstehen wir dabei die Häfen, welche in den Amtsgerichtsbezirken liegen, die dem Registergericht zugewiesen sind. In Danzig ist die Schiffsregisterbehörde das Amtsgericht, und es gehören zum Bezirke dieser Behörde die Amtsgerichte Danzig, Zoppot, Neustadt und Putzig. Demgemäß würde die Küstenstrecke von Polsk bis zur pommerschen Grenze als zum Heimathsbezirk Danzig gehörig anzusehen sein.

Schiffs-journal. Wegen der Wichtigkeit des Vorhandenseins von Schiffsjournalen bei der seeamtlichen Untersuchung von Unfällen, insbesondere von Kollisionen, empfahlen wir die Führung eines Journals auch auf kleineren Fahrzeugen (Küstenfahrern u. dergl.), sofern sie als Kauffahrteischiffe gelten. Wir schlugen aber vor, nachzulassen, daß die Eintragungen auf das Nothwendigste beschränkt werden können, etwa von Tag zu Tag die Angabe von Wind und Wetter und des Wasserstandes bei den Pumpen; außerdem müßte natürlich ohne Verzug jeder Unfall, welcher dem Schiff oder der Ladung zustößt, vermerkt werden.

Einige weniger wichtige Punkte unseres Berichtes übergehen wir.

Grenzen des Klein-gewerbes. In § 4 Abs. 3 des neuen Handelsgesetzbuches ist den Landesregierungen die Befugniß zum Erlaß von Bestimmungen über die Grenzen des Kleingewerbes eingeräumt. Von dem Herrn Handelsminister wurden wir aufgefordert, uns darüber zu äußern, ob es sich für Preußen empfiehlt, von dieser Befugniß Gebrauch zu machen. Wir haben diese Frage verneint, und zwar zunächst aus dem Grunde, weil wir in einem solchen Vorgehen einen bedauerlichen Rückschritt auf dem Wege zu einer für das ganze deutsche Reich einheitlichen Handelsgesetzgebung erblicken müßten. Ueberläßt man es dagegen dem Registergericht, von Fall zu Fall zu entscheiden, ob ein bestimmter Betrieb dem Groß- oder Kleingewerbe zuzuweisen ist, so wird, wenn seine Entscheidung angefochten wird, im Wege der Berufung schließlich das Reichsgericht zu einer festen Spruchpraxis gelangen, aus der sich von selbst Normen für die Grenzen von Groß- und Kleingewerbe ergeben, denen nunmehr aber, entgegen den für Preußen ins Auge gefaßten Sonderbestimmungen, Giltigkeit für das ganze Reich zukommt.

Wir führten ferner gegen die geplante Maßnahme an, daß ein Schema der Abgrenzung des Großgewerbes vom Kleingewerbe, das für alle Provinzen und innerhalb der einzelnen Provinzen wieder für große, mittlere und kleine Orte paßt, u. E. nicht zu finden ist. Denn einen Betrieb, den man in der einen Provinz oder in dem einen Ort auf Grund seines Umsatzes, seiner Gewerbesteuerleistung oder seines Betriebskapitals unbedenklich zu den Großbetrieben zählt, wird man anderswo ebenso unbedenklich den Kleinbetrieben zugesellen. So kann z. B. ein Handelsbetrieb in einer Kleinstadt, den man subjektivem Urtheil gemäß als Großbetrieb anspricht, doch an dem objektiven Maßstab des Jahresumsatzes gemessen sich als kleiner erweisen, als ein Handelsbetrieb in einer frequenten Gegend einer Großstadt, den man, seinem subjektiven Urtheil folgend, zu den Kleinbetrieben zu zählen geneigt ist.

Vom Herrn Minister war die Frage angeregt, ob sich die Gewerbesteuer als Maßstab für die Zuweisung eines bestimmten Betriebes zu den Groß- oder den Kleinbetrieben empfehle. Auch diese Frage glaubten wir verneinen zu müssen, weil die Gewerbesteuer bei den einzelnen Gewerbetreibenden in den verschiedenen Jahren theilweise großen Schwankungen unterliegt und deshalb leicht derselbe Gewerbebetrieb in einem Jahre der Registerpflicht unterstehe, im andern nicht.

Für den Fall, daß unseren Bedenken keine Rechnung getragen und die in Aussicht genommenen Bestimmungen doch erlassen würden, empfahlen wir, diejenigen als Vollkaufleute zu bezeichnen, welche mindestens zu 20 Mk. Gewerbesteuer veranlagt sind oder ein Anlage- und Betriebskapital von mindestens 3000 Mk. in ihrem Gewerbe verwenden oder einen Jahresumsatz von mindestens 10 000 Mk. haben. Bei der Wahl dieser allerdings sehr niedrigen Mindestziffern für Gewerbesteuersatz, Anlage- und Betriebskapital und Umsatz gingen wir von dem Gedanken

aus, daß es zweckmäßig sei, den Kreis der Vollkaufleute und damit derjenigen Gewerbetreibenden, welche Bücher führen und mindestens alljährlich einen Ueberschlag über den Stand ihres Geschäftes machen müssen, möglichst weit zu ziehen. Es kann unseres Erachtens nur zur Hebung des Handels- und Gewerbestandes und zur Festigung von Treu und Glauben im Verkehr beitragen, wenn zur Erfüllung der Pflichten, die das Gesetz über das Maß dessen, was es vom Minderkaufmann verlangt, dem Vollkaufmann auferlegt, möglichst alle Gewerbetreibenden angehalten werden, von denen man irgend annehmen kann, daß sie ihnen gewachsen sind.

Waarenhaussteuer.

Der Gesetzentwurf über die Waarenhaussteuer ist uns vom Herrn Minister für Handel und Gewerbe zur vertraulichen Aeußerung vorgelegt worden, und wir müssen uns infolgedessen der Wiedergabe unseres Gutachtens zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs enthalten. Wir wollen aber nicht unterlassen, unsere einleitenden Bemerkungen zu dem Gutachten hier vorzulegen, aus dem unsere grundsätzliche Stellung zu der Frage einer Waarenhaussteuer hervorgeht. Sie lauten:

Die Entwicklung der Formen unseres Erwerbslebens in der neueren Zeit kennzeichnet sich als die mehr und mehr fortschreitende Verdrängung der Kleinbetriebe durch die billiger, also wirthschaftlicher arbeitenden Großbetriebe. Auf gewerblichem Gebiete haben den Anfang mit dieser Entwicklung die Spinnerei und Weberei und gewisse Metallbearbeitungsindustrien, wie die Nagelschmiederei u. a. gemacht; als jüngstes und vorläufig vielleicht letztes Glied dieser Entwicklung dürfte der sich auf dem Gebiete der Schuhmacherei vollziehende oder vielmehr nachezu vollzogene Uebergang vom Hausgewerbe zum Fabrikbetriebe anzusprechen sein; denn wir finden hier zur Zeit die handwerksmäßige Herstellung zwar noch für qualifizirte Arbeit, bei den großen Massen kommt aber für die Deckung ihres Bedarfs nur noch der Schuhbazar in Frage, der seine Waare von den großen Schuhfabriken bezieht. Was auf gewerblichem Gebiete der Uebergang vom Handwerk zum Fabrikbetriebe ist, stellt sich bei der Rhederei als die fortschreitende Verdrängung der Segel- durch die Dampfschiffahrt dar.

Daß so durchgreifende Veränderungen, wie sie auf den berührten Gebieten eingetreten sind, nicht ohne schwere Beeinträchtigung einzelner, ja ganzer Bevölkerungsgruppen vor sich gehen konnten, daß, wenn es sich um größere Bevölkerungsgruppen handelte, der ganze soziale Körper zuweilen von heftigen Zuckungen heimgesucht wurde — es sei nur an die bekannten Weberaufstände erinnert — ist zu bekannt, als daß es näherer Darlegungen bedürfte. Heftige Klagen sind ja, namentlich von Seiten der durch die Fabriken ihres Erwerbes beraubten Handwerker laut geworden. Aber wohl nie hat sich der Ruf, der sich aus ihren Kreisen nach Staatshilfe gegen die übermächtige Konkurrenz der Fabrikbetriebe erhob, zu der Forderung verdichtet, daß diesen Betrieben durch eine „Erdrosselungssteuer" der Garaus gemacht werden müsse. Und wenn es je geschehen ist, so hat ein solcher Ruf bei den Regierungen wenigstens keinen Widerhall gefunden; man hat ihrerseits im wesentlichen den Dingen ihren Lauf gelassen, weil man erkannte, daß hier eine Entwickelung zu höheren Stufen des Gewerbebetriebes vorliege, gegen die ein Kampf aussichtslos und sinnlos, und zudem in Rücksicht auf die große Masse der Konsumenten geradezu verwerflich sein würde.

Am würdigsten und gefaßtesten hat die berührte Entwickelung die Rhederei getragen, obgleich gerade sie von allen Erwerbskreisen, die unter ihr zu leiden haben, wohl am schwersten betroffen worden ist. Das Eigenthum an den älteren Segelschiffen gehörte vorzugsweise kleinen Leuten, die ihre Ersparnisse darin anlegten. Namentlich in den Küstenstädten der Ostsee bis nach Holstein hin war sozusagen die ganze Einwohnerschaft an der Rhederei betheiligt. Sie erfreute sich dabei, so lange die Segelschiffe gute Frachten brachten, eines behäbigen Wohlstandes. Das ist jetzt, wo diese Segelschiffe, nahezu werthlos geworden, weil sie der Konkurrenz der Dampfer nicht Stand halten können, jahrelang aufgelegt die Häfen füllten, in sein Gegentheil umgeschlagen. Der Schifferstand und seine Angehörigen, ihres Vermögens verlustig, sind in trostlosester Art proletarisirt. Aber nur selten ist aus diesen Kreisen eine Klage an die Oeffentlichkeit gedrungen, schweigend haben sie das Unglück, das über sie hereingebrochen, getragen, und daß gar der Ruf nach Staatshilfe, etwa nach der Art, wie jetzt die Kleinhandelstreibenden vorgehen, der Wunsch nach einer „Erdrosselungssteuer" gegen den Betrieb von Dampfern laut geworden wäre, ist uns nicht bekannt geworden. Die Entwickelung vom Klein- zum Großbetriebe, die auf den bisher besprochenen Gebieten des gewerblichen Lebens bereits zu einem gewissen Abschlusse gelangt ist, hat nun in den letzten Jahrzehnten auch im Detailhandel Platz gegriffen. Hier ist aber von Seiten der den Kleinhandel in geringerem Umfange Betreibenden, die sich durch die Konkurrenz der kapitalkräftigen Großunternehmer bedrängt fühlen — im Gegensatz zu dem im Großen und Ganzen stillen Dulden, mit dem auf den oben berührten Gebieten die dargelegte Entwickelungstendenz von den in Mitleidenschaft Gezogenen getragen wurde — sehr bald und mit immer wachsender Ausdehnung und Verschärfung der Ruf nach Staatshilfe laut geworden. Die nächste Ursache hierfür dürfte darin zu suchen sein, daß unsere Zeit in stärkerem Grade als es wohl je der Fall gewesen ist, von dem Gefühl beherrscht wird, gegen alle vermeintlichen oder wirklichen Schäden, die im Gefolge unserer sozialen und wirthschaftlichen Entwickelung auftreten, sei der Staat verpflichtet einzuschreiten und nur er allein sei es, der mit wirklichem Erfolge eingreifen könne. Wir glauben nicht fehlzugehen, wenn wir die mit dem Jahre 1879 inaugurirte Schutzzollpolitik als die Nährmutter dieses Gefühls bezeichnen. Von jenem Zeitpunkte an war einem Jeden, der in seinen gewerblichen Leistungen in Wirklichkeit oder wenigstens

seiner eignen Meinung nach in nicht genügendem Grade erfolgreich war, die Panacee gegeben; er hatte sich nur an den Staat wegen Erlangung eines höheren Schutzzolles zu wenden, und was er wünschte, war ihm, falls sein Wunsch Gehör fand, ohne eigene Mühe gesichert. Und der Staat hat, unsrer Meinung nach nur zu sehr, dem fortgesetzten Drängen nach staatlichem Schutz der einzelnen Gewerbsgebiete in steigendem Maße nachgegeben. Bis zur Virtuosität ist schließlich der Ruf nach Staatshilfe von der Landwirthschaft ausgebildet worden. Was Wunder, daß auch andere Erwerbszweige dem Vorbilde, das ihnen hier gegeben wurde, folgten? Daß aber gerade der Kleinhandel dem Vorbilde gegenüber, das ihm in den letzten Jahren die Landwirthschaft gegeben, sich als ein so gelehriger Schüler erwiesen, dürfte auf die Aehnlichkeit zurückzuführen sein, die sich in der Zusammensetzung eines nicht unbedeutenden Theiles der diesen Gewerbsgebieten Angehörigen findet. Wie die Nothlage vieler Landwirthe von einsichtsvollen Beurtheilern — wir nennen nur die Namen Buchenberger und Backhaus — namentlich mit darauf zurückgeführt wird, daß sich der Landwirthschaft eine große Anzahl von Personen widmen, die der heutzutage zum Betriebe dieses Gewerbes unbedingt erforderlichen theoretischen und praktischen Ausbildung entbehren, so krankt nach unseren Erfahrungen auch der Detailhandel vielfach daran, daß sich ihm eine große Anzahl von Personen zuwenden, die für ihren Stand weder Beruf noch Fähigkeiten besitzen. Und als zweites Vergleichsmoment ist hervorzuheben, daß hier wie dort der Betrieb eines Unternehmens nur zu oft ohne die hierzu unbedingt erforderliche eigne Kapitalskraft ins Werk gesetzt wird. Was die Landwirthschaft betrifft, so betonen die genannten Autoren — mit besonderer Schärfe thut es Buchenberger — daß viele landwirthschaftliche Unternehmungen von vornherein mit zu hoher hypothekarischer Belastung und vielfach mit ganz unzureichendem Betriebskapital begonnen werden; und in gleicher Weise können wir aus unserer Kenntniß des Detailgeschäfts berichten, daß auf diesem Gebiete eine Unzahl von Zwerggeschäften ohne den dürftigsten pekuniären Rückhalt gegründet werden. Erleichtert wird die Gründung dadurch, daß die Unternehmer selbst in ganz aussichtslosen Fällen Waaren auf Credit erhalten — eine Folge der Konkurrenz in der Produktionssphäre —. Hier und da mag ja ein solches Geschäft, wenn sein Inhaber die erforderlichen kaufmännischen Eigenschaften besitzt und in der Wahl der Geschäftsbranche und der örtlichen Lage des Geschäftes den richtigen Blick gehabt hat, prosperiren. Fehlt es aber an diesen Bedingungen, und das ist, wie wir oben hervorgehoben haben, sehr häufig der Fall, dann ist der Untergang eines solchen Geschäftes, nachdem die verzweifeltsten Mittel, es zu halten, sich als vergeblich erwiesen haben, nach wenigen Jahren, ja oft schon nach wenigen Monaten, unausbleiblich. Wer das Entstehen und Verschwinden von Detailgeschäften in den Straßen unserer Städte mit aufmerksamem Blick verfolgt, wird diese Schilderung nicht übertrieben finden

Inzwischen ist es nur zu natürlich und entspricht einer allgemein verbreiteten Schwäche der menschlichen Natur, daß der Inhaber eines solchen Geschäftes, während er die Todeszuckungen seines verfehlten Unternehmens durchlebt, den Fehler nicht in sich, sondern außerhalb seiner Person sucht. Und da ist der Sündenbock in unserer Zeit leicht gefunden. Der Bazar, das große Waarenhaus ist es, das die Kunden abhält, ihm in hellen Haufen zuzuströmen. Aber auch Abhülfe ist leicht gefunden: der Staat kann sie bringen. Hat er es nicht in der Hand, dem übermächtigen Konkurrenten durch hohe Steuern das Leben so sauer zu machen, daß er darauf verzichtet, nur für den Steuererheber zu arbeiten?

Wir vermögen aber in keiner Weise einzusehen, inwiefern der Staat verpflichtet sein sollte, Leuten, die sich bei der Errichtung eines Unternehmens über die Bedingungen seines Gedeihens einer Täuschung hingegeben haben, eine Existenz zu sichern, die eine berechtigte wirthschaftliche Grundlage an sich nicht hat.

Etwas anders liegt die Frage bei denjenigen Detailgeschäften, die bereits auf eine längere Zeit des Bestehens zurückblicken können, die sich aber ebenfalls von der Konkurrenz der großen kapitalkräftigen Detailgeschäfte bedrückt fühlen. Hier ist zunächst zu fragen, ob es wohl ein Gebiet des gesammten Erwerbslebens giebt, auf dem sich die Konkurrenz in jeder Hinsicht in den letzten Jahren nicht ganz bedeutend verschärft hat? Mit welchem Rechte kann nun der Detailhandel verlangen, daß hier das quieta non movere Geltung haben müsse? Hat der Staat der Verdrängung der Hausindustrie durch den Fabrikbetrieb, der Segelschiffe durch die Dampfschiffe zugesehen, ohne einzugreifen, weil er erkannte, daß sich hier ein Uebergang zu höheren Formen des Wirthschaftslebens vollziehe, so wird man mit mindestens ebenso großem Rechte verlangen können, daß er auch die Entwickelung auf dem Gebiete des Detailhandels sich ungestört vollziehen lasse. Denn daß es sich bei der Ausdehnung der Waarenhäuser um einen Uebergang zu höheren Formen auch auf dem Gebiete des Wirthschaftslebens, das hier in Rede steht, handelt, dürfte nicht zu bestreiten sein. Dort, bei den Kleinbetrieben des Detailhandels, bei denen das Geschäftspersonal in vielen Fällen nur aus dem Geschäftsinhaber selbst, allenfalls unter Heranziehung der Familienangehörigen, besteht, wie häufig die unwirthschaftlichste Vergeudung von Arbeitskräften! Stundenlang sitzt der Ladeninhaber unthätig, auf Kunden wartend. Der geringe Umsatz, den er erzielt, muß durch einen unverhältnißmäßig großen Gewinn an den Einkaufspreisen ausgeglichen werden. Allerdings lockt das bequeme Leben, das ein solcher Geschäftsinhaber führt, viele Personen aus anderen Berufssphären in den Detailhandel, die glauben, hier ohne sonderliche Mühe ein behagliches Dasein führen zu können. So kommt es aber auch, daß der Beruf in der bedenklichsten Weise überfüllt ist. Geschäfte gleicher Art, dicht an einander gedrängt, machen sich gegenseitig die Existenz streitig. Wie oft muß man sich, wenn man beim Gang durch eine Straße in ihr fünf, sechs und mehr Geschäfte derselben Kategorie in kürzesten Abständen aufeinander folgen sieht, sagen, daß hier ein oder allenfalls — im Interesse der durch die Konkurrenz bewirkten Preisregulirung — ein paar

Geschäfte zur Befriedigung der Bedürfnisse der Konsumenten völlig ausreichten. Und wie schwerfällig der Umsatz in diesen Zwerggeschäften! Genügt doch in vielen von ihnen der Zeitraum eines Jahres noch nicht, um den Inhalt des Lagers einmal über den Ladentisch zu bringen.

Welch andres Bild aber im Waarenhaus, wenn wir unter diesem Namen einmal alle größeren Geschäfte, auch wenn sie nicht den in dem Gesetzentwurf gegebenen Begriffsbestimmungen unterliegen, zusammenfassen. Hier erfordert die Größe des Betriebes die ganze Arbeitskraft des Inhabers, und auch die des Personals wird im vollen Umfange ausgenutzt. Und was die Schnelligkeit des Umsatzes anbetrifft, so darf angenommen werden, daß sich hier der Umsatz des gesammten Lagers in etwa einem Vierteljahr vollzieht. Welche Vorzüge der Großbetrieb im Detailhandel vor dem Kleinbetrieb in anderen Beziehungen voraus hat, ist im Eingange der dem Gesetzentwurf beigegebenen Begründung so zutreffend ausgeführt, daß wir dem nichts hinzuzusetzen haben. Und es ist dort weiter dargelegt, in welcher Weise diese Vorzüge dem Konsumenten zu Gute kommen. Daß das aber geschieht, daß in der That der Konsument aus dieser höheren Form des Detailbetriebes den Gewinn zieht, ist unseres Dafürhaltens das Entscheidende, und es kann nicht Aufgabe des Staates sein, die Entwicklung dieser Formen zu Gunsten rückständiger Formen dieses Erwerbsgebietes hintanzuhalten. Das mag hart sein für den Detailhändler, der sich in der neuen Aera der Entwicklung, die sein Erwerbsgebiet jetzt durchläuft, nicht zurechtzufinden vermag. Aber es trifft ihn kein anderes Schicksal, als den Handwerksmeister alten Schlages, der angesichts der Entwicklung des Fabrikwesens entweder seinem eignen Betrieb die Form des Fabrikbetriebes geben oder sich besonders der Herstellung qualifizirter Arbeit widmen mußte oder endlich gezwungen war, seine Selbstständigkeit aufzugeben und in die neuentstandene Fabrik als abhängiger Werkmeister einzutreten.

Auch für den Detailhändler sehen wir diese Möglichkeit offen. Entweder er versucht es, seine Thätigkeit vorzugsweise dem Vertriebe der nothwendigen und allgemeinen Bedürfnisse des bescheidenen Alltagslebens widmend, sein Geschäft selbst zum Waarenhaus auszubilden oder er baut seinen Betrieb zum Spezialgeschäft aus, welches vorzugsweise die über den bescheidenen Komfort des bürgerlichen Lebens hinausgehenden Luxusartikel führt, indem er auf die Kundschaft der wohlhabenderen Kreise rechnet, die höhere Ansprüche an die von ihnen zu erwerbenden Waaren stellen, als sie das Waarenhaus befriedigen kann, oder endlich er giebt seine Selbstständigkeit auf und sucht in den Großbetrieben seines Erwerbszweiges eine Stellung als Funktionär, und führt so eine sorgenfreie und materiell bessere Existenz, als sie ihm als Inhaber eines im fortdauernden mühsamen Kampfe um seine Existenz ringenden Kleinbetriebes möglich war.

Dem Staate die Aufgabe zuzuweisen, einer im Absterben begriffenen Wirthschaftsform durch künstliche Mittel einen Schein von Leben einzuhauchen, das sie aus eigner Kraft nicht fortsetzen kann, halten wir für höchst bedenklich. Ganz abgesehen von der Frage, ob es überhaupt gut ist, in den Kreisen der Staatsbürger hierdurch die Meinung zu stärken, daß es Pflicht des Staates sei, solche Aufgabe zu erfüllen — eine Frage, die nach unserer Meinung schon deshalb zu verneinen ist, weil der Staat vor allem das Selbstverantwortlichkeitsgefühl und die Selbstthätigkeit seiner Angehörigen fördern soll, da das allgemeine Vorhandensein dieser Eigenschaften die Grundbedingung für ein gesundes Staatsleben ist — halten wir dafür, daß der Staat damit eine unmöglich zu erfüllende Aufgabe übernimmt. Die Entwicklung des Wirthschaftslebens läßt sich durch Gesetzesparagraphen wohl eine Weile zurückstauen, auf die Dauer aufhalten läßt sie sich nicht. Dafür sorgt die den Dingen immanente Vernunft. Beispiele dafür liefert beinahe jedes Blatt der Kultur- und Wirthschaftsgeschichte in Fülle. Durchbricht aber dann der Strom des wirthschaftlichen Lebens die künstlich aufgeführten Dämme, dann ist der Schaden, der nun angerichtet wird, ein viel größerer, als wenn man jenem Strom von vornherein sich seinen Weg hätte bahnen lassen. Unsere Meinung, die wir weiter unten noch etwas eingehender begründen werden, geht demnach dahin, daß ein Mißerfolg der geplanten gesetzgeberischen Maßnahmen unausbleiblich ist. Das Odium des Mißerfolges fällt aber dann auf den Staat, und auch von diesem Gesichtspunkt aus glauben wir das Gesetz als dem Staatsinteresse nicht entsprechend bezeichnen zu müssen. Wir verkennen nicht, wie wir am Schlusse dieser allgemeinen Darlegungen nicht unterlassen wollen, hervorzuheben, daß sich auf dem Gebiete der Waarenhäuser einzelne Mißstände gezeigt haben. Aber, so ist demgegenüber zu fragen, giebt es wohl irgend ein Gebiet menschlicher Lebensäußerung, das — sei es der Gesammtkultur auch noch so förderlich — neben Lichtseiten nicht auch Schattenseiten darböte? Unseres Erachtens ist die Bekämpfung der Auswüchse, welche das Waarenhauswesen zeigt, in anderer Richtung zu suchen, als durch steuerliche Vorausbelastung. Vielleicht könnte eine weitere Ausgestaltung von einzelnen Bestimmungen des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb in Frage kommen. Ganz besonders wichtig aber erscheint uns der Weg der Selbsthilfe der durch die Waarenhäuser bedrohten Detailhandelsbetriebe. In dieser Hinsicht ist der Verband deutscher Eisenwaarenhändler bereits mit gutem Erfolge vorgegangen; dessen Mitgliedschaft verpflichtet, nicht von Fabrikanten zu kaufen, die minderwerthige Massenartikel an sogenannte Ramschbazare liefern. Auch die Vereinigung mehrerer Kleinhandelsbetriebe nach Art der Produktiv-Associationen ist der Erwägung werth.

Wasserbauverwaltung.

Die betheiligten Herren Minister haben wir in einer ausführlich begründeten Eingabe gebeten, dahin zu wirken, daß von dem Plane, die gesammten Wasserbauangelegenheiten dem Ministerium für Landwirthschaft, Domänen und Forsten zu unterstellen, Abstand genommen werde.

Kaufmännisches Unterrichtswesen.

In den Verhandlungen, welche im Frühjahr 1898 auf Veranlassung und unter dem Vorsitze des Herrn Handelsministers in Berlin über das kaufmännische Unterrichtswesen stattfanden, ist die Frage der Einrichtung von Handelshochschulen unter der Zustimmung unserer Vertreter dahin beantwortet worden, daß es sich nicht sowohl empfiehlt, selbständige Handelshochschulen einzurichten, als vielmehr an die vorhandenen Hochschulen handelswissenschaftliche Kurse anzugliedern. Dieser Gedanke hat bereits im Westen und in der Mitte unseres Vaterlandes Verwirklichung gefunden: in Aachen ist an der technischen Hochschule ein zweijähriger Kursus für Handelswissenschaften eingerichtet worden und in Leipzig ist eine Handelshochschule als Annex der Universität entstanden. Für den Osten fehlt eine gleiche Einrichtung noch, und da unseres Dafürhaltens sich ihre Angliederung an eine technische Hochschule am meisten empfiehlt, so baten wir die betheiligten Herren Minister unter Vorlegung eines ausführlich erläuterten Lehrplanes, dafür einzutreten, daß an der für Danzig geplanten technischen Hochschule handelswissenschaftliche Kurse eingerichtet würden. Wir erhielten die Antwort, daß unserer Bitte erst werde näher getreten werden können, wenn die Hochschule eröffnet ist und sich einigermaßen in den einzelnen Abtheilungen konsolidirt hat.

Dem Deutschen Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen sind wir als Mitglied beigetreten. Der Verband hat sich im vergangenen Jahr namentlich dafür verwendet, daß für die Erwerbung des Zeugnisses für den einjährig-freiwilligen Militärdienst eine Einschränkung der Anforderungen in den allgemein bildenden Gegenständen zu Gunsten der handelsfachlichen Kenntnisse zugelassen werden möge. Er begründet seine Forderung damit, daß es einem großen Theil von intelligenten jungen Kaufleuten, die sich ihrem Fachstudium mit Eifer hingegeben haben, bei der Nothwendigkeit eines früheren Eintritts in die Praxis des Berufs unmöglich ist, auf einer höheren Lehranstalt das Einjährigen-Zeugniß zu erlangen.

Wir haben geglaubt, uns des Anschlusses an dieses Vorgehen enthalten zu sollen. Unserer Meinung nach kann der Kaufmann eine tüchtige allgemeine Bildung jetzt weniger entbehren, als je. Unser öffentliches Leben krankt, wie wir glauben, daran, daß sich ihm die tüchtigsten Kräfte des erwerbsthätigen Theiles unseres Volkes fernhalten, und es wird darin bald und nachhaltig Wandel eintreten müssen, wenn der unheilvolle Einfluß, den der kleine aber mächtige Kreis von Politikern, dessen Ideale einer längst überwundenen Epoche des Wirthschafts- und socialen Lebens angehören, sich nicht in gesetzgeberische Maßnahmen umsetzen soll, die unserer in so verheißungsvollem Aufschwunge begriffenen wirthschaftlichen Entwickelung die schwersten, ja vielleicht unheilbare Wunden schlügen. Den erhöhten Anforderungen, welche das öffentliche Leben an die Mitarbeit der in Handel und Gewerbe thätigen Kreise stellt, können diese aber nur genügen, wenn eine ausreichende allgemeine Bildung sie in der Handhabung der Waffen, welche eine solche Bildung gewährt, ihren Gegnern ebenbürtig macht. Zudem meinen wir, daß sich auf der Grundlage einer tüchtigen allgemeinen Bildung auch die erforderliche Fachbildung viel leichter und müheloser gewinnen läßt, als ohne diese. Die zum Erwerb jener verwendete Zeit ist also auch für diese keineswegs verloren.

IX. Angelegenheiten der Korporation.

Zusammensetzung des Vorsteher-Amtes.

In unser Kollegium hat der Tod eine Lücke gerissen, die wir schmerzlich empfinden. Am 14. November 1898 verstarb Herr Stadtrath a. D. Robert Petschow. Unser industrielles und kommerzielles Leben verdankt seinem verständnißvollen Blick für die wirthschaftlichen Bedürfnisse unserer Stadt mannigfache Förderung. Er hat zuerst den Speicherbetrieb mit Elevatoren eingerichtet. Die Danziger Oelmühle und die Chemische Fabrik, die seinen Namen trägt, sind seiner Initiative entsprungen, und eine Reihe anderer industrieller Unternehmungen hat er mit Rath und That gefördert. Dem Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft gehörte er seit 1863 an und hat mit regstem Eifer an unseren Arbeiten theilgenommen. Großen Dank schulden wir ihm für die Treue, mit der er sich den besonderen ihm zugewiesenen Aufgaben widmete: Der Verwaltung der Speicherbahn, deren Kommissar er seit ihrer Erbauung war, und der Verwaltung

der Kaufmännischen Unterstützungsfonds, der sich sein menschenfreundliches Herz mit besonderem Eifer hingab.

Das Kommissariat für die Speicherbahn übernahm Herr Eugen Patzig, sein Nachfolger in der Mitverwaltung des Kaufmännischen Unterstützungsfonds wurde Herr Eduard Lepp.

In die erledigte Stelle eines Mitgliedes des Vorsteheramtes wurde Herr John Gibsone gewählt, der schon von 1860 bis 1895 mit kurzer Unterbrechung Mitglied unseres Kollegiums war.

Rechnungslegung und Voranschlag.

Die Rechnung für das Jahr 1897 wurde in der General-Versammlung vom 30. Dezember 1898 entlastet und der Voranschlag für 1899 festgestellt. Der Hauptvoranschlag schließt in Einnahme und Ausgabe mit 30 104,38 Mk., der Voranschlag für die durchlaufenden Rechnungen in Einnahme und Ausgabe mit 255 995,62 Mk. ab, so daß sich ein Gesammtvoranschlag für 1899 in Einnahme und Ausgabe von 286 100 Mk. ergab.

Korporationsrechnung für 1898.

Die Korporationsrechnung für 1898 lautet in gedrängter Uebersicht wie folgt:

Einnahme.

Tit.	I.	Zinsen vom Kapitalvermögen	4 408,51	Mk.
„	II.	Aufnahmegebühren	612,—	„
„	III.	Gebühren für Atteste	39,—	„
„	IV.	Börsenbeiträge	9 794,—	„
„	V.	Börsenstandmiethe	3 640,—	„
„	VI.	Börsenschrankmiethe	263,—	„
„	VII.	Verkauf von Drucksachen	145,35	„
„	VIII.	Korporationsbeiträge	12 870,—	„
„	IX.	Außerordentliche Einnahmen	382,60	„
		Summe der Verwaltungs-Einnahmen	32 154,46	Mk.

Ausgabe.

Tit.	I. A.	Gehalte und Remunerationen	12 169,43	Mk.
„	I. B.	Zur Bildung eines Pensionsfonds	1 500,—	„
„	II.	Beiträge und Zuschüsse	2 108,45	„
„	III.	Beschaffung von Verkehrsübersichten u. s. w.	522,50	„
„	IV.	Börsenmiethe	5 671,—	„
„	V.	Ausgaben für den Artushof	759,77	„
„	VI.	„ „ das Haus Langenmarkt 45	905,12	„
„	VII	Bureaubedürfnisse, Insertionen, Drucksachen	2 446,15	„
„	VIII.	Bibliothek, Zeitungen, Zeitschriften	704,75	„
„	IX.	Außerordentliche Ausgaben einschließlich Vermögensanlagen	45 904,50	„
		Summe der Verwaltungs-Ausgaben	72 691,67	Mk.

Das Vermögen der Korporation betrug Ende 1898 . . . . 125 864,69 Mk.

bestehend in:

1. angenommenem Werth des Grundstücks Langenmarkt 45	15 000,—	„
2. Kapitalfonds (Hypotheken und Effekten)	244 380,—	„
3. Vorschüssen einschließlich desjenigen für die Speicherbahn	58 915,19	„
4. Kassenbestand und vorübergehend angelegte Gelder	14 031,34	„
	332 326,53	Mk.
ab: Passiva zu 1899, einschließlich 90 000 Mk. Erneuerungsfonds der Speicherbahn	206 461,84	„
wie oben	125 864,69	Mk.

gegen 120 804,50 Mk. im Vorjahre. Außerdem gehört der Korporation der mit 27 358,71 Mk. zum Jahre 1899 abgeführte Bestand des Pensionsfonds.

Von den mit dem Korporationsvermögen verwalteten Vermögensmassen sind die kleineren unter den außerordentlichen Einnahmen und Ausgaben enthalten. Ueber die Verwaltungs-Rechnung des Speicherbahnunternehmens ist in Abschnitt IV, über diejenige für das Eisbrechunternehmen in Abschnitt V eine kurze Uebersicht gegeben.

Die Speicherbewachung verursachte einen Aufwand von	4 078,34 Mk.
während die Einnahmen nur betrugen	2 039,20 „
so daß aus den Mitteln der Speicherbahn ein Zuschuß erforderlich war von .	2 039,14 Mk.

Nach dem Tode des Herrn Robert Petschow, der die Strombewachung persönlich verwaltet hatte, machte sich eine Aenderung in der Organisation dieser Einrichtung erforderlich. Es zeigte sich, daß es das Einfachste war, wenn die Verwaltung direkt von uns geführt würde. Wir haben deshalb das Vermögen der Stromwache in Höhe von 4 800 Mk. übernommen und besorgen die Geschäftsführung.

Mitgliederzahl.

Am Anfang des Jahres 1898 hatten wir	332 Mitglieder,
es traten hinzu	17 „
und schieden aus	13 „
so daß am Anfange des Jahres 1899 vorhanden waren	336 Mitglieder.

X. Angelegenheiten der uns anvertrauten Stiftungen.

a. Kabrun'sche Stiftung.

Kabrun'sche Stiftung.

Die Mittel der Stiftung dienen, wie wir im vorigen Bericht ausführlicher dargelegt haben, zur Unterhaltung einer Handelsfachklasse an der Realschule zu St. Petri und Pauli. Aus dem von dem Direktor dieser Anstalt, Herrn Dr. Fricke, über die Fachklasse erstatteten Bericht heben wir das Folgende hervor:

„Die neue Handelsklasse (Untersekunda) der Realschule zu St. Petri suchte neben dem eigentlich kaufmännischen Unterricht, der in einigen Stunden ertheilt wurde, möglichst in allen Fächern auf die Bedürfnisse des Kaufmannsstandes Rücksicht zu nehmen, sodaß sich in Kürze folgendes Bild ergiebt:

I. Wirklich kaufmännischer Unterricht.

A. Handelswissenschaft, in 3 Stunden:

1. Formularkunde, betreffend die Ausfertigung der im Handel gebräuchlichen Formulare;
2. Handelslehre nach Professor Findeisen;
3. Doppelte italienische Buchführung.

B. Kaufmännisches Rechnen, 2 Stunden:

Es wurde volle Sicherheit, schnell und praktisch Zinsen, sowie Gewinn und Verlust zu berechnen, verlangt. Die Schüler wurden ferner eingeführt in die Effektenberechnung, die Umrechnung ausländischer Wechsel und die Wechselarbitrage.

II. In den übrigen Fächern wurden dieselben Anforderungen gestellt, wie für die lateinlose Realschule mit folgenden Aenderungen oder Ergänzungen:

1. In der Mathematik zusammen mit Rechnen, wurde die Zinseszins- und Rentenberechnung über den Rahmen der für die Realschule bestehenden Bestimmungen hinaus in den Unterricht aufgenommen.
2. In Deutsch und Geschichte wurde insoweit auf den Handel Rücksicht genommen, als der deutsche Lesestoff oder die Behandlung kulturgeschichtlicher Zeitabschnitte zu einer Besprechung Gelegenheit bot.

   Im erdkundlichen Unterricht (verbunden mit der Geschichte), ist der Besprechung der Handels- und Verkehrswege breiterer Raum gegeben und die Wandlungen der Handelsbeziehungen der europäischen Völker mit einander und mit überseeischen Völkern sind ausführlicher erörtert worden.

3. Französisch. Etwas Handelskorrespondenz (frz. Zirkulare, Empfehlungsbriefe, Kreditbriefe, Gesuche um Blankokredit- und Geschäftsanträge) wurde geübt. Gelesen wurde von kaufmännischen Stoffen: Maigne, Inventions industrielles (im ersten Halbjahr), und in französischen Gesprächsübungen wurde der Handel und das Kolonialwesen berührt.
4. Englisch. Der Lesestoff (Tyfe, History of Commerce) $^3/_4$ Jahr, führte die Schüler in die Geschichte des Welthandels ein. Einige englische Geschäftsbriefe wurden behandelt.
5. Auch in dem naturwissenschaftlichen Unterricht (Physik, Chemie und Mineralogie fand sich Gelegenheit, die besonderen Beziehungen zu Handel und Industrie hervorzuheben.

Der Raum für die Mehrstunden (Handelswissenschaft und kaufmännisches Rechnen) wurde gewonnen durch eine Stunde weniger für Chemie und Naturbeschreibung, wie im Zeichnen, sodaß der Unterricht im Zeichnen nur geringe Erfolge erzielte. Im Ganzen bleiben doch noch 2 Ueberstunden gegenüber der Realschulklasse.

Ostern 1898 wurde die Handelsklasse (1 b) mit 16 Schülern eröffnet. Ein Schüler verließ zu Weihnachten die Anstalt. Reger Fleiß, musterhaftes Betragen und ernstes Streben haben stets in der Klasse geherrscht, so daß die übrigbleibenden Schüler sämmtlich das Reifezeugniß der Realschule erhielten. Von ihnen besuchen 4 die Oberrealschule, einer wird Lehrer und die übrigen widmen sich dem Kaufmannsstande."

In die neue Klasse (Ostern 1899) sind nur 8 Schüler eingetreten.

Das Vermögen der Stiftung betrug Ende 1898: 175 502,41 Mk., wobei der Werth des Hauses Hundegasse 10 und Hintergasse 42 mit 120 000 Mk. angenommen ist. Es hatte sich damit gegen Ende 1897 um 6313,78 Mk. vermehrt. Dieser Betrag ist an den Magistrat abgeführt worden.

b. Kabrun'sches Legat.

Kabrun'sches Legat.

Der Vermögensbestand war Ende 1897 . . . . 55 309,07 Mk.
Ende 1898 betrug er . . . . 56 618,07 „

Aus dem Einkommen des Legats sind 1091,50 Mk. zur Anschaffung von Kupferstichen, Radirungen u. dergl. verwendet worden.

c. Kaufmännischer Unterstützungsfonds.

Kaufmännischer Unterstützungsfonds.

Vermögensbestand Ende 1897 . . . . 23 257,85 Mk.
„ „ 1898 . . . . 23 097,38 „

Aus der Zinseneinnahme von 873 Mk. wurden an 12 verschiedene Personen Unterstützungen in Beträgen von 30 bis 120 Mk. vertheilt.

XI. Seeschiffer-Armenkasse.

Seeschiffer-Armenkasse.

Vermögensbestand Ende 1897 . . . . 46 949,42 Mk.
„ „ 1898 . . . . 47 505,17 „

Die Rechnung ist uns gelegt und entlastet worden.

II.

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre 1898.

I. Getreidehandel.

Ausweislich der nachfolgenden Uebersicht der Bestände, Zufuhren und Abladungen sind nach Danzig zugeführt worden (t zu 1000 kg):

	Vom Inlande:	vom Auslande:	zus. 1898:	1897:	1896:	1895:
Weizen:	49 752	24 257	74 009	84 591	77 615	77 306
Roggen:	44 881	7 954	52 835	33 702	43 582	48 210
Gerste:	10 010	21 114	31 124	29 278	26 083	19 897
Hafer:	14 387	1 028	15 415	8 237	9 977	7 359
Hülsenfrüchte und Mais:	4 467	34 318	38 785	35 447	27 210	21 680
Oelsaaten:	15 871	13 225	29 096	25 683	45 644	47 922
zus. 1898:	139 368	101 896	241 264	—	—	—
1897:	111 337	105 601	—	216 938	—	—
1896:	106 531	123 580	—	—	230 111	—
1895:	89 332	133 042	—	—	—	222 374

Nach den uns zugänglich gewordenen Anschreibungen vertheilen sich die Zufuhren ausländischer Herkunft auf die einzelnen Verkehrsgebiete wie folgt:

Es kamen	1898:	1897:	1896:	1895:
a) von polnischen Bahnstationen . .	4 466	9 367	7 752	5 352
b) von russischen Stationen . . .	56 618	49 865	82 436	88 142
c) „ den österreichisch-galizischen und rumänischen Eisenbahnen . .	10 668	8 940	7 550	7 701
d) auf der Weichsel	10 310	23 266	24 228	28 259
e) seewärts	19 834	14 163	1 614	3 588
zus.	101 896	105 601	123 580	133 042
Die seewärtigen Abladungen betrugen . .	89 841	91 834	106 139	91 863

Hiernach ist unsere Getreidezufuhr 1898 zwar nicht unwesentlich (um rund 24 000 Tonnen) größer gewesen als 1897, bei den seewärtigen Abladungen ist dagegen ein Rückgang von etwa 2000 Tonnen zu verzeichnen.

Die Zunahme unserer Zufuhr stellt sich als das Ergebniß einer gegenläufigen Bewegung in den Getreidemengen, welche das Inland und das Ausland an unseren Markt schickten, dar. Vom Inland weist die Zufuhr ein Mehr von 28 000 Tonnen auf, vom Ausland dagegen ein Minus von 4000 Tonnen. Diese Zunahme unserer inländischen Zufuhren bei gleichzeitiger Abnahme der ausländischen ist eine Erscheinung, die schon seit mehreren Jahren auftritt. Das Anwachsen unserer Zufuhren aus unserem provinziellen Hinterlande muß zweifellos als die sich in steigendem Maße geltend machende günstige Wirkung der Aufhebung des Identitätszwanges angesehen werden. Die Abnahme der ausländischen Zufuhren macht

sich namentlich in unserem polnischen Verkehr bemerkbar. Ist doch mit der Eisenbahn 1898 von Polen noch nicht halb so viel Getreide an unseren Markt gelangt, als im vorhergehenden, und noch stärker ist die Abnahme bei der Wasserzufuhr. Die Ursachen für diesen Rückgang sind in erster Linie zweifellos in der starken Bevölkerungsvermehrung zu suchen, welche Kongreßpolen in den letzten Jahren vermöge seiner rapiden industriellen Entwickelung und daneben auch infolge der starken Belegung der Grenzdistrikte mit Militär erfahren hat. Diese Bevölkerungsvermehrung hat zur Folge, daß große Gebiete Polens, die früher Getreide ausführten, jetzt solches zu importiren gezwungen sind, wie denn in der That im abgelaufenen Jahre Getreidesendungen aus den an Westpreußen anstoßenden Grenzgebieten nach Warschau und anderen Produktenmärkten Polens gegangen sind.

Unsere Zufuhren aus Rußland waren zwar etwas größer als 1897, sie erreichten aber doch nicht annähernd die Höhe, die in früheren Jahren die Regel bildete. Eine wesentliche Ursache dieses Rückganges dürften die Erleichterungen sein, welche die russischen Eisenbahnen dem Silolagerverkehr gewähren, während es die preußische Eisenbahnverwaltung, anscheinend agrarischen Einflüssen stattgebend, ablehnt, in gleicher Weise zu verfahren. Diese Ansicht ist uns zwar von maßgebender Stelle aus bestritten worden, der Umstand aber, daß Libau im Jahre 1898 einen Weizenexport hatte, der größer war, als der gesammte Export der vorhergehenden zehn Jahre zusammengenommen, spricht u. E. eine Sprache, die beredt genug ist.

Verhältnißmäßig sehr stark war unsere seewärtige Getreidezufuhr. Es handelt sich dabei in erster Linie um Bezüge von amerikanischem Mais, der in unserem Hinterlande in immer stärkerem Umfange Verwendung als Viehfutter findet. Daneben sind auch einige Posten Brotgetreide von unseren Mühlen seewärts bezogen worden, die ihrer zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes bedurften, weil es an ausreichenden Landzufuhren fehlte.

In der **Getreideernte** unseres Gebietes trat zwar infolge der Witterungsverhältnisse gegen andere Jahre eine Verspätung von zwei bis drei Wochen ein; im allgemeinen waren aber die Erntearbeiten von trockenem Wetter begünstigt, und die Frucht wurde ohne sonderliche Störung eingebracht. Nur in wenigen Strichen hatte die Qualität infolge Lagers und Rostes gelitten. Der Strohertrag war durchgehends groß. Allerdings entsprach ihm der Körnerertrag nicht ganz; immerhin gab aber Weizen eine Ernte, die im Körnerertrage, in Qualität und Qualitätsgewicht als eine überdurchschnittliche angesehen werden kann, Roggen eine gute Durchschnittsernte, Gerste und Hülsenfrüchte eine Durchschnittsernte und Hafer eine ungewöhnlich große Ernte.

Ueber den Verlauf des Geschäftes im einzelnen sei bezüglich der verschiedenen Artikel das Folgende angeführt:

Weizen. Der Geschäftsgang war in den ersten Monaten sehr schleppend. Die Ankünfte waren nur wenig größer, als für den Mühlenbedarf erforderlich. Anläufe zu besseren Preisen scheiterten an dem Widerstande, den die westeuropäischen Märkte einer Aufwärtsbewegung der Preise entgegensetzten, und ein Aufspeichern des inländischen Korns verbot sich durch die mangelhafte, wenig haltbare Qualität der Ernte des Jahres 1897. In unserem Hinterlande bevorzugte die Müllerei die fehlerfreieren polnischen und kleberreichen russischen Weizen vor dem mangelhaften inländischen Gewächse und legte so gute Preise dafür an, daß unser Exporthandel bald ganz vom Wettbewerb abstehen mußte.

Mit dem Ausbruch des amerikanisch-spanischen Krieges trat auf dem Weltmarkte eine äußerst lebhafte Aufwärtsbewegung der Preise ein, die zuerst Frankreich, dann Deutschland und schließlich auch England ergriff. Die Preise langten schließlich auf einer Höhe an, die an die höchsten Preise der letzten zehn Jahre heranreichte. An unserem Markte war im Gegensatze zu dieser starken Haussebewegung die Stimmung sehr ruhig, und die Preise zeigten nur eine geringe Besserung. Es war das darin begründet, daß die hiesigen Preise schon vor dem Einsetzen dieser Bewegung bei dem geringen Angebot in stärkerem Grade als die Weltmarktpreise gestiegen waren. Das jetzige Zurückbleiben führte also nur — wenigstens annähernd — die erforderliche Ausgleichung mit den Weltmarktpreisen herbei. Immerhin blieben auch jetzt noch unsere Preise so hoch, daß sie für den Export keine Rechnung ließen. Als indessen gegen Ende Mai das Angebot stärker wurde und zugleich New-York Preisrückgänge meldete, gaben auch unsere Preise nach, und die Stimmung verflaute sehr, zumal man angesichts der bevorstehenden Zufuhren aus der neuen Ernte ein stärkeres Angebot erwartete. Im Juli kamen noch größere Posten von russischen — zumeist sibirischen — Weizen daran, meist in Erfüllung älterer Kontrakte, jedoch vielfach von mangelhafter Beschaffenheit.

Unmittelbar nach der Ernte entwickelten sich die Preise in den einzelnen Ländern in sehr verschiedener Weise. Im allgemeinen stand der Getreidehandel der Welt unter dem Drucke einer ungewöhnlich großen Getreideernte in Nordamerika. Frühzeitig eingebracht und sofort zur Verladung gelangt, übte sie einen Preisdruck auf England aus, welches, da auch Frankreich und Italien große Ernten hatten, in der Hauptsache der Abnehmer des amerikanischen Ueberflusses sein mußte. Die amerikanische Konkurrenz machte sich bis in die Ostsee hinein fühlbar.

An unserem Platze wurden zunächst die Weizenzufuhren zu wesentlich höheren Preisen als denjenigen, die im Welthandel zu bedingen waren, gekauft, theils um das Bedürfniß der inländischen Mühlen zu decken, theils auch um gewisse Mühlen Dänemarks vor dem Stillstande zu bewahren.

Schon in den letzten Tagen des August aber konnten amerikanische Weizen einen Theil des skandinavischen Begehrs befriedigen; unsere Preise mußten daher, weil die hiesigen Mühlen nur einen Theil unserer Zufuhren aufnehmen konnten, auf das Exportniveau sinken. Rußland und Polen sandten Probeabladungen; beide Gebiete fanden aber bald bessere Rechnung im eigenen Lande, wo in weiten Distrikten die Ernte mißrathen war. Mit dem Bekanntwerden dieser Thatsache erfuhren die Preise im allgemeinen eine kleine Aufbesserung, und für unseren Platz kam hinzu, daß die Ernten in Dänemark und Schweden nicht günstig ausfielen, wodurch diese in nächster Nähe gelegenen Länder ein über das gewöhnliche Maß hinaus günstiges Absatzgebiet wurden. Während nach Großbritannien und Holland, die sich guter Ernten erfreuten und wo der Weizen wesentlich niedriger verkauft wurde, als hiesiger Weizen dorthin geliefert werden konnte, nur ein geringes Exportgeschäft möglich war, blieb Skandinavien bis zum Ende des Jahres hin ein ständiger Abnehmer unseres Marktes. Vorübergehend stiegen während der Faschoda-Verwickelung auch in England die Preise etwas, und es fand ein kleiner Export dorthin statt; doch hörte das, als diese Angelegenheit in günstigem Sinne erledigt wurde, sehr bald wieder auf.

Roggen folgte im allgemeinen den Bewegungen des Weizengeschäfts. Bis zur Ernte war der Export minimal, weil unsere Zufuhren nur zur Befriedigung des Bedarfs der Mühlen dienten. Nach der Ernte entwickelte sich nach Skandinavien, wo eine durchaus unzulängliche Ernte eingebracht war, ein ziemlich lebhaftes Ausfuhrgeschäft in inländischem, namentlich posenschem Roggen. Unsere Zufuhren von Polen waren so gut wie Null, die Zufuhren aus Rußland sehr klein.

Gerste. Die Zufuhr von Braugerste war nach wie vor der Ernte schwach und begegnete guter Nachfrage. Der Verbrauch von Futtergerste nimmt im Inlande mit jedem Jahre zu; unsere inländischen Zufuhren waren daher nur gering. Auch die kleine russische Zufuhr fand meist im Inlande Verwendung; nur ab und zu war ein Exportgeschäft möglich.

Hafer. Vor der Ernte bewegte sich das Hafergeschäft in den gewohnten engen Grenzen; die Ankünfte dienten im wesentlichen zur Befriedigung des örtlichen Bedarfs. Dagegen erwies sich nach der reichen und vorzüglichen Hafererernte unserer Provinz der Artikel ausfuhrfähiger als seit vielen Jahren, zumal die amerikanischen Haferverladungen wesentlich kleiner als gewöhnlich waren. Unsere Ausfuhr hatte namentlich Großbritannien und Westdeutschland zum Ziel.

Hülsenfrüchte. Erbsen waren den größten Theil des Jahres hindurch schwach zugeführt, hatten in Folge dessen hohe Preise und dienten fast ausschließlich zur Deckung des inländischen Bedarfs. Erst als in den letzten Monaten des Jahres das Angebot von Polen reichlicher wurde, gingen die Preise wesentlich herunter und es konnte ein kleines Exportgeschäft stattfinden. Bohnen wurden aus Rußland fast gar nicht, von Polen nur in sehr beschränktem Maße zugeführt. Auch die inländische Zufuhr war sehr klein. Ein größeres Exportgeschäft konnte sich daher nicht entwickeln; es wurden im wesentlichen nur kleine Posten nach Westdeutschland verschifft. Ziemlich umfangreich war dagegen der Speditionsverkehr in galizischen Speisebohnen.

Für **Oelsaaten** setzte das Geschäft im Juli ein. Namentlich gegen Ende dieses Monats war das Angebot in Raps und Rübsen, sowohl inländischer wie polnischer und russischer Herkunft, recht lebhaft. Leider hatte die Qualität der inländischen Waare mehr oder weniger durch Regen gelitten, während die polnischen und russischen Oelsaaten bezüglich der Trockenheit einen leidlichen Durchschnitt zeigten. Verwendung fanden unsere Zufuhren in der Hauptsache für die hiesige Oelfabrikation. Für den Export waren sie meist zu theuer und auch nicht trocken genug. Es fand daher nur ein kleines Exportgeschäft über See nach Holland und Westdeutschland statt, das aber gegen Ende des Jahres hin ebenfalls gänzlich aufhörte.

* * *

Uebersicht der Bestände, Zufuhren und Abladungen von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten 1898

(in Tonnen zu 1000 kg).

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.	—	Zusammen:
Speicherbestände Ende 1897 . .	4 271	2 064	2 135	101	1 389	1 072	—	11 032
Zufuhren auf der Eisenbahn:								
vom Inlande . . .	38 046	37 268	6 093	10 666	2 306	4 435	—	98 814
„ Auslande . . .	14 300	7 433	18 850	1 026	17 988	12 155	—	71 752
auf der Eisenbahn zus.	52 346	44 701	24 943	11 692	20 294	16 590	—	170 566
Zufuhren auf der Weichsel:								
vom Inlande . . .	5 983	2 476	507	714	752	6 335	—	16 767
„ Auslande . . .	8 806	175	536	—	373	420	—	10 310
auf der Weichsel zus.	14 789	2 651	1 043	714	1 125	6 755	—	27 077
Zufuhren seewärts:								
vom Inlande . . .	223	137	10	7	409	101	—	887
„ Auslande . . .	1 151	346	1 728	2	15 957	650	—	19 834
seewärts zus.	1 374	483	1 738	9	16 366	751	—	20 721
durch Fuhre etwa	5 500	5 000	3 400	3 000	1 000	5 000	—	22 900
Gesammtzufuhr einschl. Speicherbestände Anfang 1898 . .	78 280	54 899	33 259	15 516	40 174	30 168	—	252 296
Versand seewärts	38 206	18 210	10 041	4 407	13 756	5 221	—	89 841
„ bahnwärts	5 485	4 363	8 050	1 568	17 394	2 174	—	39 034
„ stromwärts	2 886	1 239	1 138	47	2 516	30	—	7 856
Speicherbestände Ende 1898 . .	2 995	3 101	2 135	3 286	1 663	1 007	—	14 187
Verbrauch u. s. w. 1898 . . .	28 708	27 986	11 895	6 208	4 845	21 736	—	101 378
zusammen	78 280	54 899	33 259	15 516	40 174	30 168	—	252 296

Die **Zufuhren** mit der Eisenbahn (B) und auf der Weichsel (W) in den einzelnen Monaten des Jahres 1898 betrugen (t zu 1000 kg);

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat:	--	Zusammen:	Zusammen:
Januar	B	4 575	2 275	4 487	717	1 323	635	—	14 022	14 022
	W	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar . . .	B	4 902	2 252	2 669	405	1 005	512	—	11 745	11 748
	W	3	—	—	—	—	—	—	3	
März	B	4 573	3 324	1 299	337	1 295	412	—	11 240	12 937
	W	1 546	3	12	—	136	—	—	1 697	
April	B	2 318	1 240	91	743	1 176	145	—	5 713	10 681
	W	4 410	173	27	10	348	—	—	4 968	
Mai	B	4 631	4 179	2 214	571	854	24	—	12 473	17 260
	W	3 912	700	6	100	69	—	—	4 787	
Juni	B	2 421	2 204	345	191	406	11	—	5 578	6 228
	W	367	266	—	1	6	10	—	650	
Juli	B	2 282	504	103	178	287	945	—	4 299	5 744
	W	524	640	—	241	40	—	—	1 445	
August	B	5 454	5 214	942	511	569	9 295	—	21 985	28 179
	W	327	43	131	30	3	5 660	—	6 194	
September . . .	B	6 595	4 964	2 807	678	1 940	1 188	—	18 172	21 038
	W	1 322	291	221	37	136	859	—	2 866	
Oktober	B	5 346	7 132	4 389	1 526	3 905	1 353	—	23 651	25 768
	W	1 029	484	339	13	66	186	—	2 117	
November . . .	B	4 645	4 692	4 056	2 304	4 048	1 439	—	21 184	23 194
	W	1 171	45	274	274	206	40	—	2 010	
Dezember . . .	B	4 594	6 721	1 541	3 531	3 486	631	—	20 504	20 844
	W	178	6	33	8	115	--	—	340	
Zusammen . . .	B	52 346	44 701	24 943	11 692	20 294	16 590	—	170 566	197 643
	W	14 789	2 651	1 043	714	1 125	6 755	—	27 077	

Die **Speicherbestände** in den einzelnen Monaten des Jahres 1898:

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat:	—	Zusammen:
am 1. Januar	4271	2064	2135	101	1389	1072	—	11 032
„ 1. Februar . . .	4352	1227	2906	274	958	1544	—	11 261
„ 1. März	4408	928	2757	161	1542	1022	—	10 818
„ 1. April	4641	1034	729	252	1532	399	—	8 587
„ 1. Mai	3290	303	150	69	1375	442	—	5 629
„ 1. Juni	4263	837	503	144	972	143	—	6 862
„ 1. Juli	2604	419	497	148	635	173	—	4 476
„ 1. August . . .	545	238	97	83	587	446	—	1 996
„ 1. September . .	1915	761	157	77	566	2119	—	5 595
„ 1. Oktober . . .	8396	822	1126	180	596	1053	—	12 173
„ 1. November . .	4437	889	1768	670	720	1255	—	9 739
„ 1. Dezember . . .	3291	958	2247	626	1018	985	—	9 125
„ 31. Dezember . . .	2995	3101	2135	3286	1663	1007	—	14 187

* * *

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusamm.:
Zufuhren einschl. des Bestandes vom Vorjahre	1898 . .	78 280	54 899	33 259	15 516	40 174	30 168	—	252 296
	1897 . .	90 802	41 500	31 884	8 908	38 881	27 776	—	239 751
	1896 . .	85 921	48 200	27 624	10 476	27 352	46 387	—	247 940
	1895 . .	88 072	52 640	23 023	7 593	23 818	49 865	—	245 011
	1894 . .	89 722	59 381	29 622	7 226	19 791	36 784	—	242 526
	1893 . .	102 246	69 161	20 132	6 029	15 237	31 559	—	244 364
	1892 . .	89 724	58 272	17 017	6 402	16 615	20 206	—	208 236
	1891 . .	119 205	41 252	17 077	5 738	23 704	26 989	—	233 965
	1890 . .	101 713	22 338	26 159	5 392	10 565	30 918	—	197 085
	1889 . .	162 836	32 433	39 351	4 117	16 189	24 993	—	279 919
	1888 . .	231 662	61 111	70 183	10 554	31 671	29 739	—	434 920
	1887 . .	164 117	39 922	34 024	8 199	18 778	37 074	—	392 114
	1886 . .	154 950	46 710	23 570	5 095	6 240	26 450	—	263 015
	1885 . .	172 763	51 566	28 326	5 763	12 704	25 792	—	296 914
	1884 . .	114 589	33 696	17 212	5 766	6 755	19 933	—	197 951
	1883 . .	213 930	61 920	27 262	7 995	15 357	14 010	—	340 477
	1882 . .	247 100	83 400	33 600	9 300	15 696	22 100	—	411 196
	1881 . .	166 440	34 243	20 490	7 235	8 292	22 470	—	259 170
	1880 . .	139 210	33 500	17 380	5 203	11 470	29 430	—	236 193
	1879 . .	268 300	52 950	29 930	4 480	8 500	36 590	—	400 750
	1878 . .	292 123	61 443	25 881	4 465	8 388	25 676	—	417 976
	1877 . .	237 991	43 958	21 404	5 100	9 258	14 421	—	332 132
	1876 . .	140 563	21 432	8 590	4 036	4 073	15 150	—	193 844
	1875 . .	176 294	25 228	8 683	4 732	2 095	22 077	—	239 109
	1874 . .	114 919	21 118	6 736	4 400	4 823	31 010	—	183 006
	1873 . .	95 272	24 479	10 178	4 267	13 403	25 365	—	172 964
	1872 . .	152 573	35 439	12 400	5 348	10 055	16 211	—	232 026
	1871 . .	194 691	80 505	13 262	4 671	17 998	11 793	—	322 920

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusamm.:
Verschiffungen	1898 . .	38 206	18 210	10 041	4 407	13 756	5 221	—	89 841
	1897 . .	51 658	14 592	5 332	248	15 549	4 455	—	91 834
seewärts	1896 . .	44 706	19 106	7 509	3 529	12 618	18 671	—	106 139
	1895 . .	30 348	19 021	8 247	2 107	17 458	14 682	—	91 863
	1894 . .	39 643	22 534	10 843	1 054	10 859	4 052	—	88 985
	1893 . .	40 793	43 849	10 571	1 431	9 203	4 072	—	109 919
	1892 . .	15 435	32 027	5 857	139	3 577	2 557	—	59 592
	1891 . .	49 978	13 555	8 875	945	17 220	9 910	—	100 483
	1890 . .	51 385	8 356	13 293	670	3 068	9 353	—	86 125
	1889 . .	111 670	13 529	27 222	157	9 518	10 632	—	172 728
	1888 . .	158 388	36 260	53 448	6 057	27 140	11 240	—	292 533
	1887 . .	97 766	18 723	21 113	2 094	11 927	8 869	—	160 492
	1886 . .	105 766	30 178	12 649	772	3 659	3 060	—	156 084
	1885 . .	115 342	29 558	16 322	539	9 745	4 560	—	176 066
	1884 . .	73 150	16 220	7 637	646	2 511	2 569	—	102 733
	1883 . .	164 960	42 740	19 422	3 231	11 658	3 980	—	245 991
	1882 . .	196 149	65 732	25 157	2 272	13 537	7 527	—	311 374
	1881 . .	124 887	19 682	10 501	641	2 240	5 494	—	163 445
	1880 . .	105 034	15 545	9 181	27	4 256	10 495	—	144 538
	1879 . .	231 150	17 500	14 130	—	5 810	11 350	—	279 940
	1878 . .	248 133	30 139	16 561	274	6 003	8 223	—	309 333
	1877 . .	196 594	9 697	9 915	993	5 976	4 203	—	227 378
	1876 . .	113 656	2 039	1 734	10	2 170	3 118	—	122 727
	1875 . .	143 558	3 522	2 136	391	1 391	10 099	—	161 097
	1874 . .	96 784	3 609	1 267	92	2 537	18 934	—	123 223
	1873 . .	76 689	7 897	4 468	830	10 478	10 820	—	111 182
	1872 . .	122 909	3 359	2 924	795	6 382	2 998	—	139 367
	1871 . .	179 530	57 857	9 839	786	14 964	9 424	—	272 400

* * *

Danzigs Getreide-Verschiffungen in den Jahren 1889/98.

(Nach den Häfen der Bestimmung geordnet.)

Nach Häfen von:	1898.	1897.	1896.	1895.	1894.	1893.	1892.	1891.	1890.	1889.
Weizen:										
Großbritannien .	9 810	23 164	19 227	8 884	10 239	5 006	5 006	16 967	22 460	67 654
Niederlande . .	2 734	1 453	1 855	4 512	6 760	4 509	20	1 770	1 252	6 057
Belgien . . .	2 470	3 202	—	—	—	—	50	1 685	720	2 323
Frankreich . .	600	—	—	—	—	—	—	603	1 610	—
Schweden. . .	14 030	15 460	12 078	8 034	13 471	19 161	6 176	9 717	7 316	10 407
Norwegen . .	115	96	—	348	910	485	—	946	1 640	2 543
Dänemark . .	5 442	6 451	8 024	6 161	6 808	7 386	1 840	12 295	10 425	11 882
Hamburg-Altona	456	1 079	1 401	101	225	1 150	100	2 005	2 130	4 086
Bremen, Hannover und Oldenburg .	904	—	120	—	—	—	—	—	127	—
dem Rheingebiet .	—	—	250	50	—	101	—	—	—	—
Schlesw.-Holstein und Lübeck . .	963	351	230	507	737	1 478	675	2 270	2 240	6 718
Pommern. . .	682	402	1 521	1 751	493	1 517	968	1 720	1 465	—
	38 206	51 658	44 706	30 348	39 643	40 793	15 435	49 978	51 385	111 670

Nach Häfen von:	1898.	1897.	1896.	1895.	1894.	1893.	1892.	1891.	1890.	1889.
Roggen:										
Großbritannien	—	707	1 965	1 140	164	231	680	893	1 361	2 372
Niederlande	—	522	106	146	585	9 643	6 375	100	—	200
Frankreich	—	550	—	—	—	—	—	—	—	—
Rußland	2 704	420	—	—	—	1 581	4 000	—	—	—
Schweden	4 847	1 484	2 919	2 392	3 916	9 861	11 925	4 649	548	605
Norwegen	2 765	816	400	791	3 903	8 429	3 560	4 335	2 421	6 276
Dänemark	7 569	9 338	9 092	12 881	11 416	5 420	1 917	2 105	2 466	3 409
Hamburg-Altona	—	400	3 772	350	241	—	217	100	—	55
Bremen, Hannover und Oldenburg	72	50	—	55	1 133	5 446	2 102	100	410	—
dem Rheingebiet	—	—	284	—	—	838	20	—	—	—
Schlesw.-Holstein und Lübeck	30	65	446	382	727	508	701	215	100	30
Pommern	223	240	122	884	449	1 892	530	1 058	1 050	582
	18 210	14 592	19 106	19 021	22 534	43 849	32 027	13 555	8 356	13 529
Gerste:										
Großbritannien	3 558	305	1 757	1 643	4 642	2 781	1 639	1 316	3 830	12 246
Niederlande	709	892	907	2 906	560	2 533	1 182	273	1 344	1 281
Belgien	171	111	—	400	—	60	—	—	347	100
Rußland	547	720	620	200	—	—	333	269	408	640
Schweden	55	65	—	—	528	633	96	—	717	85
Norwegen	—	—	200	153	186	391	600	1 355	312	1 556
Dänemark	—	—	—	222	850	—	—	40	330	586
Hamburg-Altona	783	528	341	9	—	—	—	248	430	160
Bremen, Hannover und Oldenburg	80	60	—	—	—	40	—	594	360	290
dem Rheingebiet	461	300	1 560	78	—	577	291	—	—	—
Schlesw.-Holstein und Lübeck	334	294	300	1 242	1 298	867	682	1 084	1 893	3 437
Pommern	3 180	1 602	1 649	1 224	2 626	2 439	959	3 656	3 322	6 841
Ostpreußen	163	465	175	170	153	250	75	40	—	—
	10 041	5 332	7 509	8 247	10 843	10 571	5 857	8 875	13 293	27 222
Hafer:										
Großbritannien	1 262	—	815	368	—	11	39	68	147	—
Niederlande	258	—	208	—	98	90	—	176	—	—
Belgien	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—
Norwegen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dänemark	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—
Hamburg-Altona	147	2	1 295	244	52	375	—	237	50	—
Bremen, Hannover und Oldenburg	973	—	122	557	31	141	—	—	156	—
dem Rheingebiet	—	—	203	—	146	533	—	—	—	—
Schlesw.-Holstein und Lübeck	1 152	12	—	93	39	—	—	—	108	20
Pommern	615	234	886	835	688	251	100	464	209	137
	4 407	248	3 529	2 107	1 054	1 431	139	945	670	157

Nach Häfen von:	1898.	1897.	1896.	1895.	1894.	1893.	1892.	1891.	1890.	1889.
Hülsenfrüchte und Mais:										
Großbritannien .	1 307	1 506	1 201	2 415	2 374	4 682	952	4 331	257	4 477
Niederlande . .	6 524	7 311	6 031	6 426	2 475	899	416	2 637	736	694
Belgien . . .	1 406	831	290	821	1 233	300	134	2 551	90	728
Frankreich . .	5	32	662	722	391	50	—	708	20	—
Spanien . . .	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—
Rußland . . .	—	—	—	41	—	—	—	—	—	—
Schweden . .	—	16	—	—	—	—	—	—	80	223
Norwegen . .	—	—	58	95	129	188	66	638	397	1 180
Dänemark . .	203	437	484	241	38	414	137	678	350	585
Hamburg-Altona	993	644	850	1 242	596	293	557	1 059	170	460
Bremen Hannover und Oldenburg	1 236	1 191	809	2 125	449	192	214	572	50	23
dem Rheingebiet	576	1 440	478	131	249	73	20	—	—	—
Schlesw.-Holstein und Lübeck . .	440	188	186	613	266	257	324	1 096	408	360
Pommern . .	1 062	1 950	1 557	2 582	2 658	1 854	757	2 950	510	788
Ostpreußen . .	4	3	2	4	1	1	—	—	—	—
	13 756	15 549	12 618	17 458	10 859	9 203	3 577	17 220	3 068	9 518
Oelsaaten:										
Großbritannien .	75	206	256	64	68	79	24	549	390	302
Niederlande . .	3 350	1 128	10 235	9 281	1 915	2 573	928	1 921	1 359	3 480
Belgien . . .	46	59	928	488	26	74	—	183	1 050	1 248
Frankreich . .	—	—	1 658	1 755	114	—	—	—	—	603
Schweden . .	—	—	419	—	—	—	—	303	254	137
Norwegen . .	—	—	543	125	—	—	—	500	89	340
Dänemark . .	173	674	1 121	1 725	608	320	208	1 239	3 922	1 434
Hamburg-Altona	130	514	425	120	118	99	54	497	449	598
Bremen Hannover und Oldenburg	19	123	352	102	—	—	3	104	151	1
dem Rheingebiet	173	125	138	100	25	57	1	—	—	—
Schlesw.-Holstein und Lübeck . .	35	78	—	9	6	7	26	263	324	15
Pommern . .	1 218	1 547	2 596	913	1 172	863	1 313	4 351	1 365	2 454
Ostpreußen . .	2	1	—	—	—	—	—	—	—	20
	5 221	4 455	18 671	14 682	4 052	4 072	2 557	9 910	9 353	10 632
Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten zusammen:										
Großbritannien .	16 012	25 888	25 221	14 514	17 487	12 790	8 940	24 124	28 445	87 051
Niederlande . .	13 575	11 306	19 342	23 271	12 393	20 247	8 921	6 877	4 691	11 712
Belgien . . .	4 093	4 203	1 218	1 709	1 259	464	184	4 419	2 207	4 399
Frankreich . .	605	582	2 320	2 477	505	50	—	1 311	1 630	603
Spanien . . .	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—
Rußland . . .	3 251	1 140	620	241	—	1 581	4 333	269	408	640
Schweden . .	18 932	17 025	15 416	10 426	17 915	29 655	18 197	14 669	8 915	11 457
Norwegen . .	2 880	912	1 201	1 512	5 128	9 493	4 226	7 774	4 859	11 895
Dänemark . .	13 387	16 900	18 721	21 240	19 720	13 540	4 102	16 357	17 493	17 896
Hamburg-Altona	2 509	3 167	8 084	2 066	1 232	1 917	928	4 146	3 229	5 359
Bremen, Hannover und Oldenburg	3 284	1 424	1 403	2 839	1 613	5 819	2 319	1 370	1 254	314
dem Rheingebiet	1 210	1 865	2 913	359	420	2 179	332	—	—	—
Schlesw.-Holstein und Lübeck . .	2 954	988	1 162	2 846	3 073	3 117	2 408	4 928	5 073	10 580
Pommern . .	6 980	5 975	8 331	8 189	8 086	8 816	4 627	14 199	7 921	10 802
Ostpreußen . .	169	459	177	174	154	251	75	40	—	20
	89 841	91 834	106 139	91 863	88 985	109 919	59 592	100 483	86 125	172 728

Von den **Preisbewegungen** am hiesigen Markte giebt die folgende Tabelle eine ungefähre Vorstellung. Die angegebenen Preise gelten für die Tonne von 1000 kg netto, einschließlich 2 Mk. Faktoreiprovision loco, und zwar:

1. für Weizen a: Transitwaare, bunt, unverzollt,
   b: Waare des freien Verkehrs, bunt.
2. für Roggen a: unterpolnischer, unverzollt, } 714 gr per l, für je 3 gr per l Mehrgewicht
   b: Waare des freien Verkehrs, } 0,50 Mk. Mehrpreis.
3. für Gerste: große inländische Brauerwaare.
4. für Hafer: inländischer.

Eine Vergleichung mit den in den früheren Jahresberichten mitgetheilten Preisen ist bezüglich der unter 1 bis 3 genannten Artikel nicht angängig, weil in Folge des Börsengesetzes die Notirung von Regulirungspreisen für Weizen und Roggen aufgehört hat und für Gerste die ausländischen Provenienzen nicht mehr berücksichtigt werden.

1898:	Weizen		Roggen		Gerste	Hafer
	a.	b.	a.	b.		
Januar	141,67	173,59	—	131,66	142,19	133,62
Februar	138,43	174,16	107,00 *)	131,33	142,74	132,81
März	150,00	179,44	107,00	134,95	147,08	135,30
April	170,88	203,41	118,67	152,13	150,75	145,75
Mai	195,11	220,75	136,67	166,06	169,58	161,50
Juni	165,08	197,70	—	146,63	149,00	149,75
Juli	—	205,00	122,75	155,88	—	158,14
August	124,88	151,56	96,32	126,66	130,17	136,65
September	—	157,39	93,00 *)	132,23	136,51	121,79
Oktober	122,00	160,05	106,83	140,52	142,31	126,12
November	131,00 *)	160,64	111,00 *)	145,42	139,74	127,11
Dezember	—	160,89	110,25 **)	143,64	135,85	127,08
Jahresdurchschnitt 1898	148,73	178,74	110,95	142,26	144,18	137,92
„ 1897	131,50	165,12	—	119,30	134,06	128,41

*) Nur einmal im Monat notirt.
**) „ zweimal „ „ „

II. Erzeugung und Vertrieb von Mehl und Kleie.

Aus der Uebersicht der hiesigen Produktion, der Zufuhren und Verladungen ergeben sich — abgesehen von denjenigen, nicht angeschriebenen Mengen, welche durch Landfuhre von Mühlen unserer Nachbarschaft hierher gekommen sind — im Vergleich mit den vier Vorjahren die nachstehenden Summen:

dz zu 100 kg:

	1. Hiesige Produktion:	2. Zufuhr bahn- und stromwärts:	3. Zusammen (1 und 2):	4. Abladung seewärts	5. Versand bahn- und stromwärts:	6. Zusammen (4 und 5):
1898:	467 900	503 120	971 020	272 914	502 115	775 029
1897:	438 200	531 870	970 070	323 744	510 170	833 914
1896:	271 285	517 953	789 238	406 768	442 260	849 028
1895:	493 030	452 580	945 610	432 518	431 231	863 749
1894:	584 600	633 347	1 217 947	793 281	324 505	1 117 786

Der Absatz von Mehl stand auch 1898 unter dem Einfluß der im Getreidehandel noch immer vorherrschenden lustlosen Stimmung, welche nur für kurze Zeit unterbrochen wurde, als im Mai durch die unerhört großen Ankäufe eines amerikanischen Spekulanten, bei allgemein geringen Vorräthen, die Weizenpreise schnell auf unnatürliche Höhe getrieben wurden. Als indessen keineswegs ein wirklicher Getreidemangel eintrat, sondern die günstigen Aussichten für die neue Ernte bald überall verflauend wirkten, folgte der Hausse ein ebenso plötzlicher, noch stärkerer Preissturz.

Die Mehlhändler und Bäcker hatten -- durch die vorhergehenden Jahre sehr mißtrauisch gemacht — zu den höheren Preisen fast garnichts gekauft und waren später bei den billigeren Preisen noch weniger zu bewegen, mehr als den nothwendigsten Bedarf zu kaufen, obgleich trotz der überall als günstig geschilderten Ernte sich nirgends größere Vorräthe ansammeln konnten und die theilweise bedeutenden Zufuhren vom Konsum noch immer alsbald aufgenommen wurden. — Das Getreide der letzten Ernte ist wesentlich besser als das der vorherigen, welche durch ihre schlechte Qualität den Mühlen große Schwierigkeiten und Verluste bereitet hat.

Das hier fabricirte Mehl blieb auch weiter hauptsächlich auf den Absatz am hiesigen Platz und in unserer Provinz, sowie dem benachbarten Inlande angewiesen, weil bei unserer, den Export von Brodgetreide besonders begünstigenden neueren Zollgesetzgebung die Getreidepreise sehr hochgehalten werden und daher ein Mehl-Export von hier nach dem Westen Deutschlands oder dem Auslande mit Gewinn kaum noch möglich ist. —

Die kleinen Mühlen im Inlande beklagen sich denn auch über die ihnen von den großen, früheren Export-Mühlen gemachte Konkurrenz und verlangen für die Letzteren die Einführung einer besonderen Umsatzsteuer. Dadurch würde jedoch unseres Erachtens diese Konkurrenz keinesfalls beseitigt oder auch nur verringert werden, weil die großen Mühlen, nachdem ihnen der Absatz nach auswärts unmöglich geworden ist, auf das nähere Inland allein angewiesen sind, wenn sie nicht ihren Betrieb überhaupt einstellen sollen.

Der Mehl-Export nach dem Auslande litt außer den dargelegten Umständen unter dem Mangel an Zufuhren von ausländischem Getreide.

Die Ausfuhr von Mehl aus inländischem Getreide ist den Mühlen dadurch ungemein erschwert, daß sie nicht allein 5 bis 6 Wochen auf die Einfuhrscheine warten müssen, sondern diese dann auch gewöhnlich nur erheblich unter dem Nominalwerth wieder unterbringen können. —

Kleie und Futtermehle. Die Nachfrage war für das nähere Inland eine recht gute, und die Preise behaupteten auch im Sommer einen ziemlich hohen Stand, da die russischen Zufuhren ungewöhnlich klein blieben. — Der Export von Kleie nach Dänemark u. s. w. war minimal, da die hiesigen Preise nach auswärts gar keine Rechnung ließen. —

* * *

Von den 5 Danziger Wassermühlen und der seit 1884 betriebenen Dampfmahlmühle der „Danziger Oelmühle **Petter, Patzig & Co.**" sind an Getreide ungefähr dz.:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
vermahlen:					
Weizen	255 670	257 800	184 740	338 550	380 500
Roggen	223 400	192 800	92 005	182 900	230 300
zus.	479 070	450 600	276 745	521 450	610 800
daraus **gewonnen:**					
Weizenmehl und Weizengries	183 600	184 300	130 700	250 530	286 200
Roggen- u. Schrotmehl	151 200	138 700	66 950	145 600	183 250
Kleie und Futtermehl	133 100	115 200	73 635	96 900	115 150
zus.	467 900	438 200	271 285	493 030	584 600
Zugeführt wurden von Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie:					
bahnwärts: Mehl	49 950	50 112	51 723	49 213	67 972
„ Kleie	411 795	431 768	411 760	355 772	497 440
zus.	461 745	481 880	463 483	404 985	565 412
stromwärts	41 375	49 990	54 470	47 595	67 935
zus.	503 120	531 870	517 953	452 580	633 347

* * *

Versand seewärts:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Mehl nach Norwegen	—	2 424	2 094	1 012	595
„ „ Schweden	4 653	1 576	4 297	3 878	24 993
„ „ Dänemark	4 974	15 443	24 106	6 180	4 220
„ „ Rußland	67 378	102 651	85 675	109 671	192 122
„ „ Frankreich	9 822	1 888	—	—	—
„ „ Großbritannien . . .	5 767	1 065	7 290	7 697	4 525
„ „ Hannover, Oldenburg, Bremen	8 510	9 412	11 452	4 793	7 232
„ „ Hamburg-Altona . . .	28 339	7 425	9 674	4 797	2 577
„ „ dem Rheingebiet . . .	18 145	20 812	22 752	31 499	36 721
„ „ holländischen Häfen . .	35 217	27 495	9 576	27 183	13 452
„ „ belgischen Häfen . . .	11 380	5 769	1 677	13 939	29 089
„ „ Schleswig-Holstein und Lübeck	4 281	5 656	14 575	957	953
„ „ Pommern	47 516	50 947	94 947	81 911	88 240
„ „ Ost- und Westpreußen .	1 218	2 860	4 323	4 408	3 197
Mehl zus.	247 200	255 423	292 438	297 925	407 916

Kleie nach Dänemark	3 984	31 091	45 173	75 860	245 939
„ „ Schweden	—	8 085	7 754	18 004	53 244
„ „ holländ. Häfen . . .	—	—	—	—	400
„ „ belgisch. „	—	—	—	—	—
„ „ Hamburg	—	1 012	5 541	—	3 100
„ „ Bremen, Hannover, Oldenburg	—	—	1 299	—	—
„ „ dem Rheingebiet . . .	—	—	—	—	—
„ „ Schleswig-Holstein . .	1 037	—	1 240	1 645	14 506
„ „ Mecklenburg	—	—	—	—	592
„ „ Pommern	20 693	28 133	53 323	39 084	67 329
„ „ Ostpreußen	—	—	—	—	255
Kleie zus.	25 714	68 321	114 330	134 593	385 365
Mehl und Kleie zus.	272 914	323 744	406 768	432 518	793 281

Versand bahnwärts von Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie:

dz zu 100 kg:

nach West- und Ostpreußen .	325 775	350 145	303 255	283 665	214 589	159 129
„ dem übrigen Deutschland	109 915	101 810	82 985	92 306	67 874	42 626
„ Polen	2 525	785	1 045	640	602	115
zus.	438 215	452 740	387 285	376 611	283 065	201 870
Versand stromwärts:	63 900	57 430	54 975	54 620	41 440	37 660
Gesammtversand	775 029	833 914	849 028	863 749	1 117 786	849 434

* * *

Großhandelspreise für Mehl und Kleie in Danzig.

(Durchschnittspreise für dz in Mark.)

1898.	Weizenmehl: transito:	Weizenmehl: Inland:	Roggenmehl: transito:	Roggenmehl: Inland:	Grobe Weizenkleie:	Roggenkleie:
Januar	20	24,50	14,50	19	7,93	8,30
Februar	20,50	25	14,75	19,25	7,96	7,98
März	21	25,50	15	19,50	8,54	8,74
April	23,50	28	16,60	21	9,87	10,72
Mai	25,50	30	18	22,50	9,34	10,48
Juni	23,50	28	16,50	21	7,70	8,67
Juli	23,50	28	17	21,50	8,17	8,24
August	21,50	26	15,50	20	7,64	8,16
September	19,50	24	14,50	19	8,07	8,36
Oktober	17,50	22	15,50	20	7,98	8,14
November	18	22,50	16	20,60	8,18	8,34
Dezember	18	22,50	16	20,50	7,83	8,48
1898	21	25,50	15,81	20,31	8,27	8,77
1897	18,44	22,94	11,69	17,19	7,07	7,47
1896	15,43	19,92	10,92	16,42	7,47	7,51
1895	14,01	18,51	11,37	16,67	6,61	7,11
1894	13,03	17,29	10,26	15,42	6,60	7,60
1893	15,68	19,50	14,60	17,83	8,43	8,53

Die **Weizenstärke-Fabrik** der „Danziger Oelmühle Petter, Patzig & Co.“, seit dem Jahre 1884 im Betriebe, hat producirt etwa:

1898:	14 000 dz Stärke und	2 700 dz Kleber,
1897:	22 000 „ „ „	4 500 „ „
1896:	24 000 „ „ „	5 000 „ „
1895:	23 000 „ „ „	4 500 „ „

Die Fabrik arbeitete unter sehr schwierigen Verhältnissen. Die Konkurrenz der Maisstärke macht sich immer mehr fühlbar. Mais giebt dieselbe Ausbeute an Stärke wie Weizen und war dabei um etwa 100 Mark für die Tonne billiger. Da sich höhere Preise für die Weizenstärke, die den hohen Weizenpreisen entsprochen hätten, nicht erzielen ließen, so mußte die Fabrikation erheblich eingeschränkt werden.

III. Erzeugung und Vertrieb von Oel und Oelkuchen.

Von **Rüböl** in Fässern sind nach den zollamtlichen Anschreibungen von Danzig aus **seewärts verladen** worden:

dz zu 100 kg:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
nach Großbritannien	—	3 234	31 337	846	16 387
„ Dänemark	—	—	69	—	—
„ Schleswig-Holstein und Lübeck	144	308	6	—	61
„ Hamburg	573	1 534	754	31	—
„ Pommern und Ostpreußen	182	1 545	21	9	3
„ Hannover-Oldenburg-Bremen	3 313	1 575	207	—	—
„ dem Rheingebiet	33 025	31 086	35 818	49 257	34 925
über niederländische Häfen	11 769	22 700	14 905	23 995	21 071
„ belgische Häfen	8 200	9 398	15 076	22 383	15 008
zus.	57 206	71 380	98 193	96 521	87 455

ferner von **Oelkuchen**

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
nach Großbritannien	250	—	—	102	—
„ den Niederlanden	687	235	—	—	—
„ Dänemark	38 760	32 698	56 637	99 012	42 581
„ Schweden	17 984	27 917	38 655	25 565	16 550
„ Norwegen	—	1 000	—	—	5
„ deutschen Häfen	500	200	—	—	15
zus.	58 181	62 050	95 292	124 679	59 151

Dieser Ausgang seewärts entstammt überwiegend der hiesigen Produktion der Danziger Oelmühle, welche nach ihren Angaben producirt hat:

1898: 62 700 dz Rüböl und 123 500 dz Oelkuchen.
1897: 82 500 „ „ „ 162 000 „ „
1896: 94 500 „ „ „ 162 000 „ „
1895: 84 500 „ „ „ 145 000 „ „

Es wurden davon an rohem und raffinirtem **Rüböl** verkauft: dz zu 100 kg:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
nach dem Rhein und Elsaß-Lothringen	52 000	75 000	63 000	78 000	64 000
„ England	—	2 500	30 000	700	14 000
„ Hamburg und Bremen	5 000	2 000	500	—	—
am Orte und in der Provinz	5 700	3 000	1 000	5 800	5 000
zus.	62 700	82 500	94 500	84 500	83 000

* * *

Die Exportpreise für rohes Rüböl stellten sich hier für den dz netto, Faß gratis, frei an Bord des Seeschiffes, ohne Rückvergütung von Zoll, in den einzelnen Monaten des Jahres 1898 wie folgt: Mk.

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
51	50	51	52	50	48	47	46,50	47,50	47	47,50	48.

Hieraus berechnet sich ein Jahresdurchschnitt von 48,79 Mk. gegen 53,29 Mk. im Jahre 1897.

Von den auf der Danziger Oelmühle i. J. 1898 hergestellten 123 700 dz **Oelkuchen** sind 56 500 dz — gegen ca. 62 000 dz im Jahre vorher — nach Dänemark und Schweden verladen worden, während rund 67 000 dz — gegen 100 000 dz im Jahre 1897 — in den inländischen Verbrauch übergingen.

Die hiesigen Preise für Oelkuchen schlossen am Ende des Jahres für den dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Hiesige Rübkuchen D. O. . . . . . . Mk.	11,50	11,25	8,75	8,50	9
„ Leinkuchen . . . . „	12,50	12	10	9,75	11

Unsere Zufuhr von ausländischen Rüb- und Leinkuchen betrug in dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
bahnwärts von Rußland und Polen . . .	41 675	30 360	20 375	21 665	17 296
seewärts von Großbritannien	1 198	202	1 177	715	1 147
„ „ Belgien	99	—	—	—	—
„ „ Dänemark	153	—	—	—	697
„ „ Pommern	1 606	198	371	273	416
„ „ Schleswig-Holstein und Lübeck	8 617	13 883	9 901	8 960	7 524
„ „ Hamburg	31 162	13 236	9 778	13 897	9 026
„ „ Bremen	599	150	—	723	800
„ „ den Ver. Staaten von Amerika	5 874	—	—	41	—
	90 983	58 029	41 602	46 214	36 906
Dazu die hiesige Produktion mit . .	123 500	162 000	162 000	145 000	142 500
ergiebt zus.	214 483	220 029	203 602	191 214	179 406
Versandt sind an Oelkuchen:					
seewärts	58 181	62 050	95 292	124 679	59 151
bahnwärts	119 180	127 165	116 835	76 759	73 868
zus.	177 361	189 215	212 127	201 438	133 019
Von dem Versand bahnwärts gingen nach:					
West- und Ostpreußen	91 925	102 035	99 265	66 607	62 528
dem übrigen Deutschland	26 950	25 130	17 570	10 152	11 340
Polen	200	—	—	—	—
Oesterreich-Ungarn	105	—	—	—	—

Von den rund 19 000 t Oelsaaten, welche im Kalenderjahre 1898 auf der Danziger Oelmühle verarbeitet worden sind, waren etwa 9 500 t inländischer und 9 500 t ausländischer Herkunft, gegen 10 000 und 13 000 t im Vorjahre.

Die Mühle arbeitete ebenfalls unter ganz besonders schwierigen Verhältnissen. Die ungemein geringe Ernte, welche Rußland im Jahre 1897 eingebracht hatte, erschwerte ihr die Beschaffung des Rohmaterials aufs Aeußerste. Sie war Ende März gezwungen, den Betrieb wegen Knappheit an Saat wie auch wegen der fehlenden Rentabilität einzustellen. Er konnte erst Ende Juli, als die Zufuhren aus der neuen Ernte einzutreffen begannen, wieder aufgenommen werden. Leider wurde die Saat aus der inländischen Ernte sehr feucht angeliefert und erst nach vielfachen, mit sehr erheblichen Kosten verbundenen Umarbeitungen, konnte sie in den zur Verarbeitung erforderlichen trockenen Zustand gebracht werden. Von Rußland kamen aus der neuen Ernte zwar größere Posten von Rübsen und Raps guter Qualität an unseren Platz, die zur Beimischung zur inländischen Saat verwendet wurden. Die Preise für diese russischen Saaten waren indessen so hoch, daß die Verarbeitung keinen Nutzen ließ.

Das schwerste Hinderniß für eine gedeihliche Entwickelung der hiesigen Oelmüllerei ist aber die Zollvorschrift, nach welcher die zollamtliche Abrechnung vierteljährlich stattzufinden hat. Rübsen und Raps wird in den Monaten August und September angeliefert. Die Mühle müßte daher um den zollamtlichen Vorschriften zu genügen, das gesammte gewonnene Oel bis Ende Dezember ausführen. Da das ein Ding der Unmöglichkeit ist, so ist sie zu kaufmännischen Transaktionen genöthigt, die in der Regel auf Kosten der Rentabilität des Betriebes stattfinden müssen.

* * *

Von **Leinöl** in Fässern wurden hier seewärts eingeführt dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
von Großbritannien	71	194	1 529	6 788	10 163
„ den Niederlanden	2 725	2 041	3 808	2 467	60
„ Hamburg-Altona	1 633	3 001	3 457	3 080	4 482
„ Bremen	4 935	2 830	1 615	1 789	1 847
„ dem Rheingebiet	2 216	4 807	2 355	304	—
„ Kiel und Lübeck	45	1 594	1 040	369	—
„ Stettin	141	90	68	105	263
	11 766	14 557	13 872	14 902	16 815

Die Preise stellten sich im Jahre 1898 für 100 kg netto, einschl. Faß, Kassa abzüglich 1¼ % Diskont, franko Danzig verzollt in den einzelnen Monaten wie folgt:

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
36,35	36,90	37,30	37,55	39,25	37,80	37,45	37,80	38,75	39,75	40,—	38,—

Daraus ergiebt sich ein Jahresdurchschnitt von 38,01 Mark gegen 36,96 Mark im Jahre 1897.

IV. Spiritus-, Sprit- und Likörgeschäft.

Die feste Tendenz, welch auf dem Spiritusmarkt im Dezember 1897 zum Durchbruch gelangt war, erfuhr in den ersten Monaten des Jahres 1898 eine weitere Kräftigung, weil es sich herausstellte, daß der recht beträchtlichen Spiritusproduktion ein fortdauernd starker Verbrauch von Trinkbranntwein und von Alkohol zu technischen Zwecken gegenüberstand. Es gewann die Befürchtung Raum, im Sommer und Herbst möchte bei Fortdauer des lebhaften Verbrauchs eine bedenkliche Knappheit der disponiblen Vorräthe eintreten. Unter diesen Umständen setzte sich die Aufwärtsbewegung der Preise bis zum Mai fort. Um die Mitte dieses Monats wurde an der Berliner Börse, die für den Spirituspreis maßgebend ist, für unversteuerten 70er Spiritus der Preis von 54 Mark erreicht, und dieser Preis behauptete sich mit geringen Schwankungen bis zum Anfang des Oktober, dem Zeitpunkt des Beginns der neuen Brennkampagne. Von da an bis zum Ende des Jahres machte sich ein allmähliches Abbröckeln der Preise bemerkbar.

Die Vortheile, welche der während des größten Theiles des Jahres außerordentlich hohe Preisstand denjenigen Inhabern von Spirituslagern bot, die ihre Bestände nicht im Wege des Termingeschäfts vorverkauft hatten, wurden indessen durch den Umstand stark herabgemindert, daß der Spritverkauf sich ungewöhnlich schwierig gestaltete. Die Rektifikationsprämien sanken auf einen noch nicht gekannten niedrigen Stand herab, denn das Bestreben, zu den gestiegenen Preisen die Vorräthe zu veräußern, führte zu einer starken Konkurrenz im Spritverkauf, welche noch dadurch verschärft wurde, daß die in Berlin domizilirende Vereinigung einer größeren Anzahl von mitteldeutschen, schlesischen und posenschen Spritfabriken außerordentlich große Mengen Rohwaare und Sprit in der Hand hatte, die sie unbedingt bis zum Beginn der neuen Brennkampagne abstoßen mußte. Namentlich in Westdeutschland, dem vermittelst der Wasserverbindung über Holland für die westpreußische Spritindustrie wichtigsten Absatzgebieten in Deutschland, war das Geschäft ein ungewöhnlich schwieriges; es wurde dorthin Sprit von den übrigen deutschen Produktionsgebieten 1 bis 1½ Mark unter dem derzeitigen Preise für Rohspiritus verkauft. Damit war jedes Rendement verloren, und diejenigen Verkäufe, welche nothgedrungen vorgenommen werden mußten, um die vorhandenen Beziehungen nicht gänzlich aufzugeben, ergaben ganz erhebliche Verluste.

Ist sonach das Spritgeschäft nach Westdeutschland für die westpreußische Spritindustrie ein recht unerfreuliches gewesen, so hat leider auch das Spritexportgeschäft dafür keinen Ersatz gebracht, weil es in der Hauptsache der Hamburger und zum Theil auch der Stettiner Spritindustrie zu Gute kam. Von ihnen erzeugt die letztere Qualitäten, die im Auslande besonders gut eingeführt sind, und die Hamburger Industrie wird in ihrem Verkehre mit den ausländischen Absatzgebieten, als welche im Jahre 1898 namentlich Japan und England in Frage kamen, durch Dampferlinien mit regelmäßigen und häufigen Expeditionen gefördert, die unserem Platze fehlen.

Das Spritgeschäft in Westpreußen selbst ist zu unbedeutend, um der Industrie auch nur annähernd ausreichende Beschäftigung zu bieten. Auch in diesem Absatzgebiete waren, wie unter den geschilderten Verhältnissen nicht anders zu erwarten, die Preise gedrückt und deshalb unlohnend.

Der Einfluß, den die jetzt wie in fast allen preußischen Provinzen so auch in Westpreußen gegründeten Spiritusverwerthungsgenossenschaften auf die Preisbildung für Spiritus programmgemäß auszuüben bestrebt sind, ist nicht von erheblicher Bedeutung gewesen. Soweit er überhaupt vorhanden war, hat er einen Nutzen für die hiesige Spritindustrie nicht gebracht, ihr aber auch nicht geschadet. Eine für die Preisgestaltung und die ruhige Entwickelung des Spritgeschäfts werthvolle Wirkung wird diese Konzentration der Interessen der Produzenten erst ausüben können, wenn ihre Organisation sich nicht einseitig auf die Vertretung agrarischer Interessen beschränkt, sondern sie unter Mitwirkung der für die Vermittelung des Verkehrs mit den Konsumenten nothwendigen Faktoren, in erster Linie der Spritfabriken, in den Dienst der allgemeinen Interessen des Gewerbes stellen kann.

Likör- und Trinkbranntwein. Der Verbrauch von einfachen Trinkbranntweinen wurde durch die milde Witterung, welche die Winter von 1897 zu 1898 und von 1898 zu 1899 auszeichnete, sehr beeinträchtigt. Eine Erhöhung der Preise für Trinkbranntwein konnte nur schwer und bei weitem nicht im Verhältniß zu der Höhe der Marktpreise für Rohspiritus durchgeführt werden. Noch geringer als bei den einfachen Trinkbranntweinen war der Fabrikationsgewinn bei der Likörfabrikation, da für die besseren Fabrikate keinerlei Preiserhöhung vorgenommen werden konnte. Eine Steigerung des Umsatzes in Likören ist nicht eingetreten; auch der Export war sehr klein.

Eine Zunahme der Ausfuhr von Trinkbranntwein und Likören würde zu erwarten sein, wenn die Rückvergütung der Branntweinsteuer nicht nur bei direkter Ausfuhr, sondern auch, wie es vor der Revision des Branntweinsteuergesetzes im Jahre 1895 der Fall war, bei der Einlagerung in die öffentliche Niederlage gewährt würde.

* * *

Unsere Zufuhren von Spiritus und Sprit haben betragen dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
bahnwärts vom Inlande	139 515	105 870	125 769	102 474	90 313
„ „ Polen	6 225	7 685	12 400	1 902	18 835
„ „ Rußland	805	110	—	—	—
zusammen bahnwärts	146 545	113 665	138 169	104 376	109 148
auf der Weichsel	26 170	20 860	25 930	9 675	17 630
seewärts	8 076	3 101	3 171	2 691	4 117
Gesammtzufuhr	180 791	137 626	167 270	116 742	130 895

* * *

Seewärts ausgegangen sind von Spiritus und Sprit nach den zollamtlichen Anschreibungen: dz:

nach:	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:	1893:
Ost- und Westpreußen	4 188	4 212	2 970	2 285	2 750	2 674
Pommern	2 188	252	1 232	2	3	698
Schleswig-Holstein und Lübeck	6 674	3853	9 814	8 713	4 297	5 308
Hamburg-Altona	28 242	21 643	40 914	32 694	40 406	28 406
Bremen und Hannover	2 611	1 590	696	—	—	311
dem Rheingebiet	27 240	27 536	18 172	3 025	8 709	30 002
holländischen Häfen	34 512	32 423	20 528	13 509	14 809	7 832
belgischen Häfen	—	—	303	2 323	3 669	63
Frankreich	—	—	4 397	1 180	2 610	1 963
Großbritannien	—	—	1 699	1 160	6 216	3 654
Dänemark	1 024	205	485	2 686	3 139	2 836
anderen Ländern	—	2	192	—	—	—
	106 679	91 716	101 402	67 577	86 608	83 747

* * *

Spirituspreise in Danzig.

(Die Preise verstehen sich für 10 000 Literprozente.)

	Unversteuert, **kontingentirt** (mit Mk. 50 Verbrauchsabgabe).			Unversteuert, **nicht kontingentirt** (mit Mk. 70 Verbrauchsabgabe).		
	Höchster Preis	Niedrigster Preis	Monatl. Durchschnitt	Höchster Preis	Niedrigster Preis	Monatl. Durchschnitt
1898: Januar	58,75	56	57,16	39,25	36,50	37,66
Februar	62,60	58,75	60,93	43	39,25	41,30
März	65,75	60,50	62,56	46	40,75	42,71
April	71,75	65,75	68,88	51,75	45,75	48,60
Mai	74,50	71,75	72,91	54,50	51,75	52,87
Juni	72,75	71	72,05	52,75	51	52,[illegible]
Juli	73,75	72,25	72,88	53,75	52,[illegible]	52,68
August	73,50	72,25	72,83	53,50	52,25	52,89
September	72,75	71,50	72,29	52,75	51,50	52,30
Oktober	71	59	67,99	51	40,25	48,37
November	60	56	56,83	40,25	36,25	37,23
Dezember	59	57	57,74	39	37,50	39,78
1898	74,50	56	66,22	54,50	36,25	46,55
1897	64	54,75	58,73	44	35,25	39,06
1896	58	50,25	53,28	38	30,75	33,58
1895	58	49,75	53,49	38	30	33,09
1894	53	47	50,34	33	27	30,11

V. Zuckerhandel.

Das Jahr 1898 begann für unseren **Rohzuckermarkt** unter wenig günstigen Auspicien, denn fast gleichzeitig mit dem Jahreswechsel schlug die bis dahin steigende Tendenz in ihr Gegentheil um.

Man hatte sich während der ersten Campagnemonate im Herbst 1897 für etwaige spätere Käufe Amerikas stark mit Waare versehen, und da diese Ankäufe wider Erwarten ausblieben, so erlahmte die Unternehmungslust; ferner drückten an den Terminplätzen starke Andienungen, so daß die Preise*) im Januar von 9,25 bis auf 8,70 Mk. zurückgehen mußten. Im Februar erweckte die Ermäßigung der bisherigen Kuba-Schätzung von 400 000 auf 340 000 Tons, sowie einige Frage seitens Amerikas etwas regere Kauflust, und es konnte sich bei ca. 45 Pf. anziehenden Preisen ein ziemlich lebhaftes Geschäft entwickeln. Da weitere Käufe von Amerika aber ausblieben und namentlich die inländischen Raffinerien über geringen Absatz von Konsumwaare klagten, ging der erwähnte Gewinn wieder verloren und fielen die Preise bis auf 8,65 Mk. Ueberdies wurde die allgemeine Markttendenz durch die Unsicherheit der politischen Lage bezüglich Spaniens und Amerikas ungünstig beeinflußt. Im April brachten einige Verkäufe von Nachprodukten nach Amerika etwas bessere Stimmung, welche sich zu einer recht festen gestaltete, als nach Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges durch die Blockade Kubas die dortigen Zuckerbestände für den Handel zunächst nicht mehr in Frage kommen konnten. Es mag ferner auch die starke Getreide-Hausse auf den Rohzuckermarkt nicht ohne befestigenden Einfluß geblieben sein. Die Preise stiegen bis etwa 9,30 Mk., riefen aber damit natürlich stärkeres Angebot hervor und mußten bald wieder 20 Pf. nachgeben; doch war der Preisrückgang nur vorübergehend, da erneute Nachfrage von Amerika im Juni eine Steigerung bis auf 9,60 Mk. brachte. Während der folgenden Monate hielt sich Amerika zurück und auch England kaufte nicht. Die

*) Die für Rohzucker angegebenen Preise gelten für den Centner von 50 kg einschl. Sack, Basis 88° Rendement, transito, frei Hafenplatz.

Preise bröckelten infolgedessen langsam ab und erreichten einen Stand von wenig über 9 Mk. Im Juni trat in Brüssel eine internationale Konferenz wegen Abschaffung der Exportprämien zusammen. Man hatte ihr in Handelskreisen von vornherein wenig Beachtung geschenkt und so blieb ihr ergebnißloser Verlauf auch ohne Einfluß auf die Marktbewegung.

Die Fabrikvorräthe wurden im Juli vollständig geräumt, das Geschäft mußte sich daher bis zum Beginn der neuen Campagne auf einige Verkäufe der zweiten Hand beschränken, und der Verkehr ruhte in greifbarer Waare meist gänzlich.

Umsomehr konzentrirte sich das Interesse auf Lieferungsgeschäfte per Oktober/Dezember. Die Preise, die sich während des Monats August um 9,20 Mk. herum bewegt hatten, stiegen im September infolge von Klagen über zu große Trockenheit in den Rübengegenden und über schlechte Ernteaussichten auch für Frankreich bei zeitweise recht lebhaftem Geschäft und meist fester Tendenz bis auf 9,50 Mk.; selbst größere Realisationen, welche an den Terminplätzen gegen eine in Schwierigkeiten gerathene große Aussiger Raffinerie vorgenommen werden mußten, konnten die feste Marktlage nur unwesentlich beeinflussen. Erst mit Beginn der neuen Campagne trat infolge durchdringenden Regenwetters eine Abschwächung ein. Im Oktober, sonst meist dem lebhaftesten Monat, war das Geschäft sehr still. Die Fabriken hatten bereits während der Sommermonate einen großen Theil ihrer Produktionen vorverkauft und zogen es nun angesichts geringerer Ackererträge vor, mit weiteren Verkäufen abzuwarten. Besonders gab das kurz nach Mitte Oktober eingetretene Frostwetter zu ernsten Befürchtungen für die Rübenernte Anlaß, erfreulicherweise haben sich solche späterhin allerdings nicht verwirklicht. Bei einem Preisstand von 9,50 bis 9,60 Mk. kam reichlicheres Angebot heraus. Amerika begann wieder zu kaufen und auch der inländische Konsum griff kräftig ein. Als ferner die amtlichen Oktober-Ausbeutezahlen erkennen ließen, daß man die deutsche Ernte bisher wohl überschätzt habe, gewann eine sehr feste Tendenz die Oberhand, so daß die Preise bis Mitte Dezember die Höhe von 10 Mk. und darüber erreichten. Dann aber trat ein plötzlicher Umschwung ein, verbunden mit einem Preissturz von fast einer vollen Mark, welcher hervorgerufen wurde durch die den ganzen Handelskreis auf's Aeußerste überraschende Erhöhung der bisherigen amtlichen österreichischen Ernteschätzung um rund 4 Millionen Centner. Es fanden daraufhin außerordentlich starke Verkäufe an den Terminplätzen statt, namentlich für Pariser Rechnung und wurde die Tendenz eine ausgesprochen flaue. Zu den gewichenen Preisen fehlte jedes Angebot; die Stimmung konnte sich daher etwas beruhigen, aber das Geschäft blieb bis zum Schluß des Jahres ein sehr schleppendes. Das Jahr schloß mit einem Preisstand von etwa 9,20 Mk.

Das Geschäft in **russischen Krystallen** war 1898 leider wieder nur ein wenig umfangreiches. Die russischen Händler exportirten zum Theil mit Umgehung unseres Platzes direkt, zum Theil fanden sie auch in Rußland selbst bessere Verwerthung ihrer Produkte. Im August wurden größere Posten (man schätzt circa 200 000 Centner) auf Herbstlieferung gehandelt, aber diese Geschäfte wurden später wieder auf Veranlassung der Verkäufer gegen hohe Stornogelder rückgängig gemacht.

Die beiden hiesigen **Zuckerraffinerien** verarbeiteten in der Kampagne 1897/98 an Rohzucker 2 051 000 Ctr. und 208 000 Ctr. selbstgewonnene Nachprodukte, zusammen also 2 259 000 Ctr. Sie stellten daraus her 1 151 039 Ctr. Granulated, 349 226 Ctr. gemahlene Sorten, 147 752 Ctr. Würfelzucker und 176 000 Ctr. Melasse.

Der Artikel Granulated wurde in der Hauptsache nach England, zum Theil auch nach Italien und Nordamerika ausgeführt. Die gemahlenen Sorten blieben zum größten Theil in Ost- und Westpreußen, kleinere Posten wurden versuchsweise auch nach Berlin, Bremen, Hamburg, Kiel und Rostock abgesetzt. Für feste Zucker (Würfel) erschlossen sich die Rheinprovinz, Westfalen und das Elsaß als beachtenswerthe Absatzgebiete. Die Verladungen dorthin erfolgten entweder mit den Tourdampfern der Bremer Neptunlinie, die ihre Seeschiffe direkt rheinaufwärts bis Köln gehen läßt, oder auf Deklarationsscheine mit der Amsterdamer Maatschappy über Rotterdam und Amsterdam. Als Absatzplätze sind Düsseldorf, Krefeld, Köln, Mainz, Mannheim, Straßburg und Frankfurt a. M. zu nennen.

Die Spannung zwischen den Einkaufspreisen der Rohwaare und den Verkaufspreisen der weißen Waare sowohl für den Export wie für den Absatz im Inlande war bis Mitte Juni durchschnittlich günstiger als in den Vorjahren. Denn wenn auch die Rohzuckerpreise bis zum genannten Zeitpunkte eine steigende Tendenz zeigten, so vollzog sich doch — Dank dem Zusammenhalten der drei nordostdeutschen Raffinerien — in den Preisen für raffinirte Waare ebenfalls eine entsprechende Aufwärtsbewegung. Um die Mitte Juni

trat eine Aenderung zu Ungunsten der hiesigen Raffinerien ein. Die Erfolge der Amerikaner in Cuba ließen ein baldiges Freiwerden der dortigen Rohrzuckerbestände erwarten. In Folge dessen trat ein Preisrückgang für raffinirte Waare ein, der verhältnißmäßig stärker war, als der Preisrückgang für Rohwaare, so daß die Preisspannung zwischen Rohprodukt und weißer Waare sich wesentlich ungünstiger gestaltete als in der ersten Hälfte des Jahres.

Immerhin überwogen für die hiesigen Raffinerien die günstigen Momente so, daß beide das Ergebniß der Kampagne 1897/98 als ein gutes bezeichnen.

Nicht unwesentlich hat hierzu die gute Verwerthung beigetragen, welche die Melasse fand. Der Melassepreis zeigte eine fortdauernde Aufwärtsbewegung, welche herbeigeführt wurde durch die Verfütterung großer Quantitäten Melasse, deren hoher Werth als Futtermittel bei der Landwirthschaft immer mehr Anerkennung findet.

Die Zuckerraffinerie zu Neufahrwasser hat eine solche Ausdehnung ihrer Anlage vorgenommen, daß sie das Doppelte der bisher verarbeiteten Menge Rohzucker raffiniren kann. Auch die Westpreußische Zuckerraffinerie Otto Wanfried beabsichtigt, in der Kampagne 1898/99 ihren Betrieb zu vergrößern.

Man darf sich indessen darüber keiner Täuschung hingeben, daß die guten Ergebnisse des Betriebes unserer Raffinerien im wesentlichen nur dem glücklichen Zusammentreffen einer Reihe besonders günstiger Momente zuzuschreiben sind. Eine dauernde Gesundung der Zuckerindustrie in allen ihren Theilen kann unseres Erachtens nur durch den gänzlichen Fortfall des Ausfuhrzuschusses und durch eine entsprechende Verminderung der Verbrauchsabgabe herbeigeführt werden. Dadurch wird eine Hebung des bisher verhältnißmäßig geringen Konsums im Inlande herbeigeführt und der Zuckerindustrie eine gesunde Grundlage verschafft, deren sie bei ihrer jetzigen Abhängigkeit von den Bezügen des Auslandes dringend bedarf.

Der Preis für Granulated schwankte zwischen 10,20 und 11,50 Mk. für 50 kg einschl. Sack, fob Neufahrwasser, ausschl. des Ausfuhrzuschusses von 1,77½ Mk. für 50 kg. Gemahlene Inlandswaare hatte als niedrigsten Stand einen Preis von 22¾ Mk., als höchsten einen solchen von 23¾ Mk. für 50 kg, einschl. Sack, ab Fabrik, einschl. Verbrauchsabgabe von 10 Mk. für 50 kg.

* * *

Uebersicht der Zufuhren (ausschl. der direkten Zufuhren an die hiesigen Raffinerien), Lagerbestände und Verladungen von inländischem Rohzucker in Danzig.

(Sack zu 100 kg netto):

		Lagerbestände am 1. des Monats:	Zugang im Monat:	Abladungen seewärts:	Versand an inländische Raffinerien
1898:	Januar . . .	736 994	58 172	70 000	3 859
	Februar . . .	721 307	43 039	26 207	33 000
	März . . .	705 139	82 165	103 842	22 500
	April . . .	660 962	167 084	100 701	51 434
	Mai	675 911	117 130	202 182	147 107
	Juni . . .	443 752	—	192 440	53 733
	Juli	197 579	8 786	9 803	63 350
	August . . .	133 212	5 883	21 510	44 532
	September . .	73 053	8 315	56 384	9 500
	Oktober . . .	15 484	230 356	18 480	2 500
	November . .	224 860	340 516	69 111	8 000
	Dezember . .	488 265	232 954	274 842	31 500
zusammen	1898:	—	1 294 400	1 145 502	471 015
	1897:	—	1 519 367	875 798	400 146
	1896:	—	1 368 471	1 212 273	296 419
	1895:	—	1 334 374	918 917	335 228

* * *

Von **Abladungen seewärts** gingen nach:

(Sack zu 100 kg):

1898:	Groß-britannien	den Nieder-landen	Italien	Skan-dinavien	Amerika	Zusammen
Januar	43 000	-	—	—	27 000	70 000
Februar	26 207	—	—	—	—	26 207
März	103 842	—	—	—	—	103 842
April	62 550	—	—	—	38 151	100 701
Mai	58 733	—	—	—	143 449	202 182
Juni	29 610	—	—	—	157 161	186 771
Juli	9 803	—	—	—	—	9 803
August	21 510	—	—	—	—	21 510
September	26 383	—	—	2 000	28 001	56 384
Oktober	16 480	—	—	2 000	—	18 480
November	24 115	—	—	4 000	40 996	69 111
Dezember	25 608	—	—	1 500	247 734	274 842
zusammen 1898	447 841	—	—	9 500	682 492	1 139 833
1897	203 197	4 006	—	—	668 595	875 798
1896	407 059	34 558	200	—	772 456	1 212 273
1895	763 259	30 480	12 000	9 000	104 178	918 917

* * *

Von **russischem Zucker** — Roh- und Krystallzucker waren: dz:

1898:	Anfang des Monats auf Lager:	Zugang:	Die Verschif-fungen betrugen:	Von den Verschiffungen gingen nach: Groß-britan-nien:	Finnland	Italien, Spanien:	Holland:	Amerika:	Anderen Ländern:
Januar	61 575	3 785	15 500	1 650	—	9 950		3 900	—
Februar	49 860	—	16 875	4 000	100	12 775	—	—	—
März	32 985	8 215	5 500	5 000	500	—	—	—	—
April	35 700	10 755	3 200	2 000	700	—	—	500	—
Mai	43 255	8 384	15 774	2 674	5 800	3 400	—	3 850	50
Juni	35 865	12 500	8 150	—	3 650	—	—	4 500	—
Juli	40 215	8 162	5 452	1 100	1 250	—	—	3 102	—
August	42 925	21 285	32 920	8 050	600	—	—	24 150	120
September	31 290	15 285	25 525	18 275	100	—	—	7 150	—
Oktober	21 050	33 092	30 167	16 750	3 200	—	—	9 517	700
November	23 975	57 575	50 975	8 050	28 605	—	—	14 295	25
Dezember	30 575	9 949	22 124	4 699	11 925	—	—	5 500	—
1898	—	188 987	232 162	72 248	56 430	26 125	—	76 464	895
1897	—	206 075	276 065	179 135	56 405	—	6 800	33 495	230
1896	—	611 645	503 425	337 640	—	35 500	49 200	80 415	670
1895	—	102 640	145 260	91 670	—	10 000	43 500	—	90

Nach den zollamtlichen Anschreibungen sind 1898 **seewärts** ausgeführt worden: dz:

nach	Rohzucker (Statistisches Waaren-Verzeichniß Nr. 699)	Raffinirter Zucker (Stat. W.-V. Nr. 700)	Rohzucker von mindestens 90% Zuckergehalt und raffin. Zucker von unter 98, aber mindestens 90% Zuckergehalt (St. W.-Verz. Nr. 701)	Kandis und Zucker in Broden und Würfeln sowie Krystalle von mindestens 99½% Zuckergehalt (Stat. W.-Verz. Nr. 702)	Alle übrigen harten Zucker (Stat. W.-Verz. Nr. 703)	Zusammen
Ost- u. Westpreußen .	—	4 456	—	10 682	—	15 138
Pommern	211	—	350	4 227	—	4 788
Schleswig-Holstein und Lübeck	—	—	—	421	—	421
Hamburg	54	12 122	—	36 886	—	49 062
Hannover, Oldenburg u. Bremen	—	505	—	1 044	—	1 549
dem Rheingebiet . .	—	3 016	16 426	52 766	259	72 467
Dänemark	—	326	9 661	18 390	50	28 427
Schweden	—	224	—	—	—	224
Rußland	—	48 974	—	—	17	48 991
Großbritannien . . .	56 353	26 065	546 618	530 969	19 197	1 179 202
den Niederlanden . .	—	—	20 082	8 039	—	28 121
Belgien	—	—	—	2 667	—	2 667
Italien	—	21 230	4 110	1 523	—	26 863
den Vereinigten Staaten von Amerika . . .	12 826	5 424	488 393	—	—	506 643
Britisch Nordamerika .	1 860	—	116 826	—	—	118 686
zus. 1898	71 304	122 342	1 202 466	667 614	19 523	2 083 249
1897	32 037	205 955	873 906	522 798	394	1 635 090
1896	54 187	385 704	1 213 604	393 490	108 461	2 155 446
1895	146 659	126 030	769 894	443 931	5 213	1 491 727

Danziger Börsennotirungen für inländischen Rohzucker 1898.

	Transitpreis franco Neufahrwasser pr. 50 kg incl. Sack: Rendement:					
	88°:			75°:		
	Niedrigster Preis: Mk.	Höchster Preis: Mk.	Monatl. Durchschnitt: Mk.	Niedrigster Preis: Mk.	Höchster Preis: Mk.	Monatl. Durchschnitt: Mk.
Januar	8,70	9,25	8,94	6,57½	7,22½	6,98
Februar	8,75	9,12½	8,97	6,70	7,10	6,90
März	8,65	9,02½	8,84	6,50	6,85	6,58
April	8,72½	9,27½	9,15	6,60	7,35	6 96
Mai	9,00	9,55	9,30	7,05	7,57½	7,33
Juni/September . .	—	—	—	—	—	—
Oktober	9,35	9,52½	9,42	7,40	7,75	7,56
November	9,45	10,07½	9,75	7,65	8,15	7,97
Dezember	9,20	10,00	9,59	7,30	8,07½	7,72

VI. Holzhandel.

Der große und anhaltende Aufschwung im Weltverkehr, die bedeutende Ausdehnung, die in Deutschland die Industrie erfahren hat, haben auch dem Danziger Holzhandel wesentliche Förderung gebracht. Es ist eine wiederholt bestätigte Erfahrung der letzten Jahrzehnte, daß ein Aufschwung in der Eisenindustrie parallel geht mit einem Anwachsen des Holzhandels. Und während man in der schwierigen Uebergangszeit von den Holzsegel- zu eisernen Dampfschiffen glaubte, der Holzverbrauch im industriellen Leben werde dauernd herabgehen, zeigt es sich von Jahr zu Jahr mehr, daß mit dem Anwachsen des gewerblichen Lebens auch der Verbrauch von Holz zunimmt. Das ist in so starkem Maße der Fall, daß die gewaltig gesteigerte Erzeugung von Holz dem Bedarfe nicht genug liefern kann. Die Steigerung der Preise, die sich 1898 auf fast alle Holzarten erstreckte, ist der Beweis dafür. Sie ist eingetreten, obgleich fast von allen Ländern, die Holz verschiffen, die erzeugte Menge — soweit sie in der Ausfuhr erkennbar ist — erheblich gewachsen ist.

Auch in Danzig ist dies der Fall. Es betrug die Einfuhr auf der Weichsel und mit der Eisenbahn:

1897:	520 845 Festmeter	im Werthe von Mk.	14 374 000
1898:	665 055 „	„ „ „ „	20 219 500
also mehr 1898:	144 210 Festmeter	und Mk.	5 845 500

Sie hat damit einen Umfang erreicht, wie nie zuvor.

Allerdings ist die Vermehrung z. T. dadurch verursacht, daß die zeitweilige Schließung des Augustower Kanals, der die Zufuhr aus Rußland nach Memel vermittelt, Memeler Firmen veranlaßt hat, einen Theil ihrer Hölzer, vor allem Sleepers, nach Danzig gehen und von hier aus versenden zu lassen. Diese vorübergehende Ablenkung nach Danzig hat aber nur einen Theil der Gesammtzunahme herbeigeführt; die Steigerung der Mengen erstreckt sich auf fast alle Artikel und ihre wirthschaftliche Bedeutung für unseren Platz zeigt sich ganz besonders auch darin, daß der Rohstoff der Schneidemühlen an kiefernen und tannenen Rundhölzern von:

1897	72 951 Stück mit 101 476 Festmetern	im Werthe von Mk.	1 967 420
1898 auf	101 755 „ „ 141 489 „	„ „ „ „	3 165 360
somit um	28 804 Stück und 40 013 Festmeter	mit Mk.	1 197 940

gestiegen ist. Ein erheblicher Theil dieser Hölzer findet Verwerthung in dem lebhaft gestiegenen Bauverkehr der Stadt, so daß durch die anhaltende, vermehrte Beschäftigung dem heimischen Arbeitsmarkte großer Nutzen entstanden ist. Entsprechend dieser Vermehrung des Rohstoffs hat auch eine Vermehrung und Verbesserung der Schneidemühlen stattgefunden. Erfreulicher Weise befindet sich unter den neuen Werken eine große Anlage zur Parquet- und Möbelfabrikation. Die Zufuhr von Eisenbahnschwellen aller Art ist bedeutend gewachsen. Von eichenen Plançons — vornehmlich zur Verarbeitung für Waggonbauten bestimmt — ist mehr als das Doppelte gegen 1897 eingeführt worden.

Bemerkenswerth ist die Zunahme des Verkehrs in Laubhölzern anderer Art. Es kamen ein:

1897	3 217 Stück mit 1406 Festmetern	im Werthe von Mk.	27 820
1898	22 160 „ „ 9015 „	„ „ „ „	191 640

Ob auch hier besonders in der großen Zufuhr von russischen Elsen (18 494 gegen 2230 Stück) ursprünglich für Memel bestimmte Waare eine Rolle spielt, entzieht sich der Beurtheilung.

Die Zunahme der gesammten Holzeinfuhr hat der Menge nach rund 27,5 %, dem Werthe nach rund 40 % bezogen. Es geht daraus hervor, wie erheblich die Preise gestiegen sind. Auf den durchschnittlichen Werth des Festmeters entfiel ein Preis von rund Mk. 27,60 in 1897 gegen Mk. 30,30 in 1898.

Diese Steigerung des Werths hat dem Handel Danzigs indessen nicht eine entsprechende Steigerung des Gewinnes gebracht, da sie zu einem großen Teile erst im Spätherbste zu voller Wirkung kam und so vielfach sehr hohe Preise zur Deckung früher noch bei billigerem Markte übernommener Lieferungen gezahlt werden mußten. Die höchsten Preise wurden durchweg in den letzten Monaten des Jahres bewilligt; es ist danach sicher, daß die Läger der Exporteure für die Ausfuhr 1899 sehr hoch einstehen, und es ist sehr zweifelhaft, ob diese Wertherhöhung, wie sie selten bisher, z. T. überhaupt noch nie erreicht war, nicht bereits die Grenze überschritten hat, bei der der Konsum zu großer Einschränkung gezwungen wird.

Für kieferne Hölzer traf dies schon im Herbste zu; es hatte zur Folge, daß ein bisher als minderwerthig angesehener Artikel, nämlich tannene Hölzer aller Art, sich vermehrter Beachtung erfreute. Allem

Anscheine nach wird er diese Rolle einstweilen behaupten, da er um soviel billiger ist, als kieferne Hölzer, daß der Baubedarf Deutschlands ihn in erheblichem Maße zu verwenden beginnt. Ueberhaupt ist der Bedarf an Holz in Deutschland in solchem Maße gestiegen, daß der Versand nach deutschen Plätzen eine stetig wachsende Bedeutung für den Danziger Holzhandel erlangt hat. So groß die Zufuhr von Holz auch gewesen ist, so muß doch betont werden, daß die Heranziehung geeigneter Waare immer größere Schwierigkeiten bereitet. Rußland und Oesterreich bauen selber so viel, daß — im Gegensatze zu vergangenen Jahrzehnten — der Verbrauch im eigenen Lande für Bahn- und Hausbauten gewaltigen Umfang angenommen hat. Erleichtert wird dies in Rußland durch die überaus billigen Eisenbahntarife, die immer mehr von dem im Lande erzeugten Holze nach Odessa, Riga und Libau abziehen. Erfreulicher Weise ist auch Danzig jetzt endlich, nach jahrelangen Verhandlungen, eine günstigere Gestaltung der Eisenbahntarife — ausschließlich zur Ausfuhr seewärts — zu Theil geworden. Hoffentlich wird nun der Wettbewerb gegen die russischen Häfen erleichtert sein. Es kann auch hier nur wiederholt werden, daß eine Konkurrenz gegenüber den Erzeugnissen der deutschen Forstwirthschaft nicht vorhanden ist. Diejenigen Hölzer, die ihres hohen Werths wegen überhaupt nur die doch immer hohe Eisenbahnfracht zu tragen vermögen, gehen ausnahmslos in das Ausland, während die Holzproduktion der Provinzen West- und Ostpreußen und Pommern, vom örtlichen Verbrauch abgesehen, jetzt ihren Weg fast ausschließlich westwärts, nach Berlin, Magdeburg, Dessau, Sachsen u. s. w. nimmt. Die Ausfuhr der zollgeschützten einheimischen Hölzer schwindet immer mehr.

Die Zufuhr auf der Weichsel hatte auch 1898 unter der Ungunst der Wasserverhältnisse zu leiden. Nach monatelangem Stillstande kam der Hauptheil der Zufuhr erst in den Monaten Oktober, November und Dezember herein und dann so plötzlich und in solcher Fülle, daß auch der 1897 errichtete Holzhafen zur Aufnahme der Traften nicht ausreichte. Große Mengen mußten unbefestigt in der oberen toten Weichsel lagern. Die Folge war, daß bei den ungewöhnlich heftigen Novemberstürmen ernste Beschädigungen der Traften erfolgten. Daß alle diese Umstände Anlaß zu einer Erweiterung der Hafenanlage bei Bohnsack gegeben haben, ist in einem früheren Abschnitt bereits näher dargelegt.

Ueber die Ausfuhr giebt die weiter unten folgende Zusammenstellung genaue Auskunft.

Die Menge der Ausfuhr betrug nach der von uns ausgeführten Aufnahme nach Angaben der Betheiligten für

1898	525 849	Festmeter
1897	559 484	„
1898 also weniger	33 635	Festmeter.

Die Abnahme der Ausfuhr hat in der Hauptsache wohl ihren Grund darin, daß die Herbstzufuhr zu spät hier eintraf und in Folge dessen nur ein verhältnißmäßig kleiner Theil noch vor Jahresschluß versandt werden konnte. Es gilt dies besonders von Eisenbahnhölzern aller Art.

Der Frachtenmarkt setzte im Frühjahr bereits etwas höher ein als 1897, hielt sich aber auf mäßiger Höhe. Mit Beginn der ganz ungewöhnlich großen Schnittholz-Verschiffungen aus dem bottnischen Meerbusen und dem Weißen Meere, der mit großem Begehr für Schiffsraum im Welthandel zusammentraf, stiegen die Frachten ganz erheblich. Die Steigerung hielt bis in den November an. Die Abnahme der Zahl der kleineren Segelschiffe beginnt jetzt z. T. schon Schwierigkeiten zu bereiten, da dieser Verminderung kein Ersatz in kleinen Dampfern gegenübersteht. Nach großen Einfuhrhäfen Englands und Frankreichs ist ein Ausgleich darin gegeben, daß in steigendem Maße Zusammenladungen kleinerer oder größerer Partieen Holz für verschiedene Empfänger in direkten Boten oder in Tourdampfern erfolgen. Für kleinere Häfen aber, die nur Ladungen von 200—300 Loads (etwa 200—350 Tons) nehmen können, scheitern die Abschlüsse schon zuweilen an der Unmöglichkeit, rechtzeitig Raum zu beschaffen.

Die Gesammtzufuhr der wichtigsten Holzgattungen auf der Weichsel über die Grenze bei Schilno war die folgende:

	1896:	1897:	1898:
kieferne Rundhölzer . . .	541 588 Stück.	516 794 Stück.	704 634 Stück.
„ Balken, Mauerlatten	627 184 „	636 462 „	735 714 „
„ Sleepers	589 519 „	597 681 „	661 907 „
„ Schwellen . . .	1 434 665 „	1 555 359 „	1 656 025 „

	1896:	1897:	1898:
eichene Rundhölzer . . .	8 736 Stück	6 914 Stück	11 891 Stück
„ Rundschwellen . .	209 122 „	300 249 „	248 007 „
„ Plançons . . .	39 003 „	28 460 „	51 920 „
„ Schwellen . . .	226 595 „	191 285 „	470 472 „
„ Weichenschwellen .	2 699 „	47 412 „	126 584 „
„ Stäbe	276 972 „	568 698 „	810 239 „
„ Vlamiser-Stäbe . .	332 595 „	48 732 „	
„ Kreuzhölzer . . .	23 654 „	14 136 „	11 704 „
tannene Balken und Mauerlatten	15 754 „	16 043 „	50 082 „
„ Rundhölzer . . .	42 144 „	47 323 „	46 562 „

Danzigs Handel war an dieser Einfuhr, wie folgt betheiligt:

1896: 476 699 Festmeter im geschätzten Werthe von Mk. 12 386 100,
1897: 520 845 „ „ „ „ „ „ 14 374 000,
1898: 665 055 „ „ „ „ „ „ 20 210 500.

In dieser Gesammtziffer der Zufuhr ist auch die bahnseitige Zufuhr mitenthalten. Näheres ergeben die Uebersichten, die weiter unten folgen.

Die Einfuhr betrug in Schilno nach Traften:

1896: 1653 Traften; davon gingen nach Danzig: 572 Traften,
1897: 1788 „ „ „ „ „ 668 „
1898: 2223 „ „ „ „ „ 814 „

Die Ausfuhr seewärts, deren Einzelnheiten ebenfalls folgen, betrug:

1896: 2 345 878 Tonnen,
1897: 2 722 566 „
1898: 2 650 608 „

Vorbemerkung: In den folgenden Angaben verstehen sich — von besonders bemerkten Ausnahmen abgesehen — die Preise für den Kubikfuß (englisch, rheinländisch oder altfranzösisch) unverzollt.

Kieferne Balken. (Englisch Maß.) Die Zufuhr enthielt ungefähr 25 000 russische Balken, die fast durchweg zu steigenden Preisen begeben wurden. Balken in den mittleren Durchschnittslängen von 24—26 Fuß waren sehr knapp. Der größte Theil der Zufuhr entfiel auf kurze Balken, 19—20 Fuß Durchschnitt und auf Balkenenden. Alle brauchbaren Partieen wurden zu stark steigenden Preisen bei lebhaftem Begehr geräumt. Die Nachfrage nach gut sortirten Partieen konnte nicht voll befriedigt werden, obgleich schon im Winter 1897/98 erhebliche Lieferungskäufe in Balkenenden abgeschlossen waren. Die Preise dieser Waare begannen im Januar mit etwa 65—70 Pf. für 11—12″ und schlossen mit 85—90 Pf. im Dezember. — Es bedangen je nach Beschaffenheit und Sortiment: Balken von einer Durchschnittslänge von 19—21 Fuß 75—95 Pf., von 22—26 Fuß 95—120 Pf., von 26—35 Fuß 100—150 Pf., Enden von 10/17 Fuß: 11/11—12/12″ 65—90 Pf., 13/13—14/14″ 75—90 Pf., 15/15″ und mehr 60—85 Pf. Das unverkauft gebliebene Lager erster Hand besteht meist aus minderwerthiger Waare.

Kieferne Mauerlatten. (Rheinl. M.) Die Zufuhr war um rund 108 000 Stück größer als 1897. An Hölzern von 26—30 Fuß Durchschnitt war sie ganz ungewöhnlich klein. Ueberwiegend kamen Mauerlatten von 18—23 Fuß Durchschnitt an, unter ihnen große Posten minderwerthiger schwacher „Berliner“ Waare. Lange Durchschnitte waren stark gefragt und wurden sehr hoch bezahlt. Der Abzug nach dem Inlande war lebhaft, nach dem Auslande für stärkere Dimensionen matt, weil dort Pitchpine, das bisher meist in Sortimenten von 12/12″ und mehr eingeführt wurde, in schwachen Dimensionen erheblich billiger zu beziehen war. Es bedangen: 6/6—7/8″ 18—25 Fuß durchschn. Länge 60—75 Pf., 26—30 Fuß durchsch. Länge 65—85 Pf., 8/8—11/11″ bei 19—21 Fuß durchsch. Länge 68—90 Pf., 23—26 Fuß durchsch. Länge 75—105 Pf., längere Partieen bis zu 113 Pf.

Kieferne Sleepers (Engl. M.) Die Zufuhr war um rund 120 000 Stück größer als 1897. Der Bedarf war namentlich in England sehr rege und der Markt bei steigenden Preisen andauernd fest. Die Preise waren für 10/10″ 65—75 Pf., für 12/12″ 60—70 Pf., für 9/9″ Mk. 2,55 bis Mk. 2,90 für ein Stück.

Kieferne Plattschwellen. (Rheinl. M.) Die Zufuhr war um rund 122 500 Stück größer als 1897. Der Begehr war recht gut; die Ankünfte fanden leicht Käufer bei steigenden Preisen. Es wurden bezahlt für 6/10″ 2,70 m von Mk. 2,20 bis Mk. 2,60, für 6/9″ 2,70 m von Mk. 1,95 bis Mk. 2,35, Alles für das Stück verzollt.

Kiefernes Rundholz. (Rheinl. M.) Es wurden rund 25 500 Stück mehr zugeführt, die schlanken Absatz bei den Schneidemühlen fanden. Feinste Partieen von 35—65 Kubikfuß Stärke bedangen 65 bis 85 Pf., mittlere von 40—55 Kubikfuß 60—75 Pf., geringe 55—67 Pf.

Tannene Balken und Mauerlatten. (Engl. M.) Die Zufuhr war mit 30 698 Stück gegen 5158 in 1897 um 25 540 Stück größer, also fast fünf Mal so groß als 1897, was, wie schon erwähnt, in der großen Steigerung der Kiefernpreise seinen Grund hat. Zum ersten Male seit vielen Jahren kamen größere unbeladen und freigehende Partieen aus Galizien, während in den letzten Jahren Tannen fast nur als Träger unter eichene Hölzer verflößt wurden. Die Preise waren 50—60 Pf.

Eichene Plançons. (Französ. Maß.) Die Zufuhr ist um rund 23 500 gewachsen und war damit mehr als doppelt so groß als im Jahre 1897, das eine ganz selten kleine Erzeugung aufwies. Die Preise waren in Folge lebhaften englischen Begehrs stark gestiegen und das Lieferungsgeschäft im Beginne des Jahres ungewöhnlich rege. Gute Waare war schwer zu erhalten, die Zufuhren wurden fast durchweg geräumt und bei der starken Ausfuhr dürften auch die Läger zweiter Hand nur mäßigen Umfang behalten haben. Geringe Waare war verhältnißmäßig schwach zugeführt. Es bedangen feinste Partieen von 20/22 Fuß Durchschnittslänge und 25/28 Kubikfuß Durchschnittsstärken 250 bis 270 Pf., stärkere Partieen bis 290 Pf., 16/18 Fuß Durchschnittslänge bei 17/21 Kubikfuß Stärke 170—220 Pf. Abfallende Waare, je nach Stärke und Güte, 130—160 Pf.

Eichene Rundklötze. (Rheinl. M.) Die Zufuhr war um rund 39 000 Stück größer, von halbrunden Schwellen um 20 000 Stück kleiner als 1897. Sie fanden sehr lebhaften Begehr. Die Preise für das Stück betrugen für: 9½″ Mk. 2,80—2,90, 10¼″ Mk. 4,80—5,—, 11″ Mk. 5,80—6,—, 12″ und mehr Mk. 6,20—6,40. Halbrunde Schwellen brachten Mk. 2,90 bis Mk. 2,95 für das Stück.

Eichene Platt- und Doppelschwellen. (Rheinl. M., Länge in Metermaß.) Es wurden rund 155 000 Stück mehr zugeführt als 1897. Großer Begehr, besonders auch für die deutschen Staatsbahnen, bewirkte ein Anziehen der Preise. Es erzielten das Stück: 6/10″ 2,70 m lang Mk. 4,10 bis Mk. 4,40, 6/9″ 2,70 m Mk. 3,70 bis Mk. 4,—, 5/8 bis 6/8″ 2,50 m lang Mk. 1,90 bis Mk. 2,20. Alles für ein Stück.

Weichenschwellen. (Rheinl. M.) 61 bis 65 Pf. den laufenden Fuß 6/10″.

Eichene Stäbe. Nach langem Darniederliegen war die Tendenz der Preise sehr fest gegen Schluß des Jahres. Die Preise waren Mk. 120 bis Mk. 190 je nach Specification für Stäbe auf das Schock Pipen I.

Ein großer Theil der **eichenen Blamiserstäbe** kam hier nur in Spedition durch. Der Markt war fest. Die Preise für mittlere Waare waren 18 bis 25 Mk. für ein Schock.

Danzigs Holzzufuhr auf der Weichsel und der Eisenbahn.

Gattung der Hölzer	Stückzahl	Geschätzter Festmeter-Inhalt	Geschätzter Einkaufswerth Mk.
Kiefern: Balken	108 541	67 018	2 395 335
Mauerlatten	303 113	93 662	2 424 900
Sleepers	658 923	117 821	3 077 470
Schwellen einschl. Doppelschwellen	562 052	59 886	1 297 490
Kleinbahnschwellen	23 114	1 428	27 740
Rundhölzer	98 206	136 555	3 093 490
Tannen: Balken und Mauerlatten	30 698	15 177	270 140
Rundholz	3 549	4 934	71 870

Gattung der Hölzer		Stückzahl	Geschätzter Festmeter-Inhalt	Geschätzter Einkaufswerth Mk.
Eichen:	Balken, Krummholz und Kreuzhölzer	7 015	481	12 630
	Plançons	46 333	37 867	2 524 800
	Rundholz	2 828	1 455	42 420
	Grubenholz	21 174	654	10 590
	Stäbe	282 120	1 513	138 080
	Blamiserstäbe	859 190	1 670	200 700
	Rundklötze	226 269	34 958	1 301 050
	halbrunde Schwellen	35 543	2 745	103 075
	Plattschwellen (einschl. Weichenschwellen)	525 857	53 784	2 129 670
	Doppelschwellen (desgl.)	103 220	20 904	832 420
	Kleinbahnschwellen (einschl. Doppelschwell.)	50 059	3 244	64 080
	Speichen	61 804	241	9 100
Elsen:	Rundholz	18 494	6 855	133 160
Birken:	do.	592	365	5 920
Buchen:	do.	1 388	857	22 210
Eschen:	do.	1 686	938	30 350
Sonstige Hölzer		123	43	810
	Insgesammt 1898	—	665 055	20 219 500
	1897	—	520 845	14 374 000
	1896	—	489 467	12 386 100

Verladungen von Bau- und Nutzholz seewärts

(nach den zollamtlichen Anschreibungen, in dz):

Im Jahre 1898 sind ausgegangen nach Häfen von:	1. roh- u. bewaldrechtet (Statist. W.-V. Nr. 422)	2. Faßdauben (St. W.-V. Nr. 423 und 427)	3. behauen und vorgearbeitet (St. W.-V. Nr. 426	4. Säge- und Schnittwaaren (St. W.-V. Nr. 430)	1—4 Zusammen: 1898	1897	1896
Ost- und Westpreußen	100	—	—	584	684	820	1 615
Pommern	—	350	154 960	32 703	188 013	169 979	212 159
Mecklenburg	—	—	21 657	938	22 595	34 155	8 664
Schleswig-Holstein a. d. Ostsee und Lübeck	12	2 482	72 405	37 728	112 627	67 422	56 197
Schleswig-Holstein a. d. Nordsee	—	—	10 280	5 393	15 673	19 562	19 484
Hamburg	—	—	26 258	18 430	44 688	44 015	29 627
Bremen, Hannover, Oldenburg	30 686	—	73 567	43 735	147 988	73 461	88 441
dem Rheingebiet	42 366	6 920	33 666	21 570	104 522	64 156	41 062
Dänemark	9 341	691	177 471	36 188	223 691	338 306	229 353
Norwegen	—	945	—	—	945	—	—
Schweden	—	—	—	—	—	—	59
Rußland	—	1 080	—	1 000	2 080	7 215	40 539
Großbritannien	6 381	5 344	1 095 758	64 982	1 172 465	1 240 129	1 054 457
den Niederlanden	63 598	6 545	135 983	35 283	241 409	268 322	184 305
Belgien	125 480	—	136 327	30 970	292 777	274 088	284 703
Frankreich	5 433	—	66 070	4 221	75 724	104 891	93 329
Spanien	—	217	3 817	—	4 034	8 585	—
Portugal	—	693	—	—	693	7 460	—
Britisch Nordamerika	—	—	—	—	—	—	—
1898:	283 397	25 267	2 008 219	333 725	2 650 608	—	—
1897:	192 127	23 124	2 183 748	323 567	—	2 722 566	—
1896:	208 839	20 148	1 869 998	247 068	—	—	2 345 878

Nach unseren Ermittelungen vertheilt sich die seewärtige Ausfuhr auf die einzelnen Artikel wie folgt. Es gingen cbm nach:

	Deutschen Ostseehäfen	Deutschen Nordseehäfen	Dänemark	Schweden	Holland	Belgien	Frankreich	Großbritannien	Spanien	Rußland	Anderen Ländern	Zusammen
Kieferne Hölzer:												
Rundholz	23	24	1 252	64	—	—	—	—	—	—	—	1 363
Balken 12/12" u mehr	3 543	80	767	—	—	—	—	37 206	372	—	—	41 968
Mauerlatten . . .	14 100	1 322	2 871	—	—	8 195	10 263	12 595	240	—	—	49 586
Balkenenden □ und aufgeschnitten . .	849	153	22	—		—	—	40 977	—	—	—	42 001
Sleeper	188	—	—	—	—	—	—	48 509	—	—	—	48 697
Plattschwellen . . .	34 688	11 261	14 520	—	2 616	—	—	3 426	—	—	—	66 511
Schnittholz aller Art	7 401	6 794	16 683	224	1 544	—	—	4 401	—	—	—	37 047
Tannen-Hölzer:												
Rundholz	142	125	—	—	—	—	—	1 688	—	—	—	1 955
Schnittholz . . .	752	609	—	—	—	320	—	795	—	—	—	2 476
Eichene Hölzer:												
Plançons Stammenden u. Doppelklötze	55	33	—	—	463	2 957	616	25 146	245	—	—	29 515
Balken	127	—	—	—	125	—	—	40	—	—	—	292
Platt- und Weichenschwellen . . .	4 911	8 218	—	—	57 463	79 943	—	212	—	—	—	150747
Rundholz	—	334	1	—	3 308	58	—	1 070	—	—	—	4 771
Halbrunde Schwellen	—	—	—	—	324	35 746	—	195	—	—	—	36 265
Schnitthölzer . . .	328	66	—	—	245	29	2 459	15	—	—	—	3 142
Pipenstäbe	—	—	—	20	136	—	—	—	847	—	—	1 003
Blamiserstäbe . . .	20	—	33	—	905	—	—	—	—	—	36	994
Andere Hölzer:	127	3 136	161	—	2 945	538	—	398	—	176	35	7 516
Insgesammt 1898:	67 254	32 155	36 310	308	70 074	127786	13 338	176673	1704	176	71	525849
1897:	41 674	19 312	47 003	184	35 045	56 775	19 371	256428	1006	2603	80 083	559484

VII. Kolonial- und Materialwaaren-Handel.

Kaffee. (Die angegebenen Preise gelten für $^1/_2$ kg, verzollt). Die anhaltende Ueberproduktion in Brasilien hatte einen Rückgang des an und für sich schon sehr niedrigen Preises zur Folge. Santos büßte von dem niedrigen Preise, den er Ende 1897 hatte, noch etwa 5 Pf. ein; erst gegen den Herbst hin erholte er sich wieder um etwa 3 Pf. und besonders ordinäre Qualitäten waren um diese Zeit sehr gesucht.

Auch Central-Amerika und Domingo hatten gute Ernten; diese Provenienzen sowie ordinäre Javas verloren allmählich etwa 10 Pf.

Der Zwischenhandel benutzte die billigen Preise und kaufte besonders Santos weit über Bedarf, in der Erwartung, daß ein Umschlag durch kleinere Ernten oder durch Eingreifen der Spekulation eintreten würde. Beides blieb jedoch aus: die neue 1898/99 Ernte verspricht nicht wesentlich kleiner zu werden, und eine Preisveränderung hat nicht stattgefunden.

Das Roh-Kaffee-Geschäft ist durch den Aufschwung, den die Röst-Kaffees nehmen, sehr beeinträchtigt. Andererseits leiden die Röstereien, die auf natürlichem Wege rösten, sehr stark unter dem Wettbewerb derjenigen Röstereien, die beschwerte Waare feilbieten. Es ist dies eine Konkurrenz, die durch die unklaren Bestimmungen des Nahrungsmittelgesetzes hervorgerufen wird und deren Beseitigung im allgemeinen Interesse dringend erwünscht wäre.

Bezahlt wurde für:

Santos ordinär	55 — 52 Pf.	Central-Amerika grün	80 — 67 — 65 Pf.
„ regulär	58 — 55 „	Guatemala blau	125 — 100 — 95 — 90 — 85 Pf.
„ good	60 — 58 „	Java grün	105 — 88 Pf.
„ superior	63 — 60 „	„ gelb u. gelblich	125 — 100 „
„ prima	67 — 63 „	„ braun	130 — 120 „
Domingo ordinär	75 — 66 „	„ Menado	170 — 135 „
„ mittel	88 — 75 „	Ceylon und Ostindia	135 — 90 „
„ hochfein u. fein	110 — 90 „	Mocca arab.	120 — 110 „

Nach den zollamtlichen Angaben über den Waaren-Ein- und Ausgang sind seewärts über unseren Hafen von Kaffee eingeführt worden:

dz zu 100 kg:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
von Stettin	1 386	1 458	1 571	1 059	842
„ Kiel und Lübeck	1 028	678	202	1 173	1 973
„ Hamburg	23 997	24 655	21 869	18 291	20 239
„ Bremen	1 387	1 349	1 631	1 880	1 561
„ dem Rheingebiet	—	135	—	—	—
„ Kopenhagen	771	602	103	590	123
„ England	2 440	1 748	1 501	2 907	2 459
„ Holland	2 696	3 688	2 965	2 359	2 982
„ Belgien	2 788	1 762	639	960	1 242
„ Frankreich	—	—	—	293	—
	36 493	36 075	30 481	29 512	31 421

Versandt wurden mit der Bahn 6520 dz nach Ost- und Westpreußen, 455 dz nach Pommern, 345 dz nach Posen, 10 dz nach Schlesien und 12 285 dz nach Polen, zusammen 19 615 dz.

Reis. (Die angegebenen Preise gelten für 50 kg, verzollt).

Die weichende Tendenz, der der Artikel in den letzten Monaten des Jahres 1897 unterlegen hatte, setzte sich auch in den Monaten des Berichtsjahres fort. Später erholte er sich, und in den Herbstmonaten erfuhren die Preise in Folge der Fehlernten in China und Japan eine wesentliche Steigerung; die geringeren und mittleren Qualitäten gewannen etwa 15 %, die feineren etwa 10 % im Preise.

Unsere seewärtige Einfuhr war in Folge der schlechten Kartoffelernte in unserem provinziellen Hinterlande ungewöhnlich groß.

Es wurden seewärts eingeführt dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
von Stettin	287	210	224	229	295
„ Schleswig-Holstein und Lübeck	11 334	10 457	10 174	5 633	17 478
„ Hamburg	8 263	9 499	11 464	5 139	5 243
„ Bremen	34 985	16 152	21 244	14 462	19 062
„ Kopenhagen	9 960	6 395	7 273	10 589	4 833
„ England	153	390	604	1 109	650
„ Holland	1 481	819	564	1 630	378
„ Belgien und Frankreich	—	362	34	50	30
zusammen	66 463	44 284	51 581	38 841	47 969

Versandt wurden:

bahnwärts:	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
nach West- und Ostpreußen	24 145	14 135	12 490	10 813	8 943
„ Pommern und Posen	4 855	3 020	3 085	2 321	1 847
„ Polen	1 470	2 360	1 220	1 215	1 321
zusammen	30 470	19 515	16 795	14 349	12 111
stromwärts:					
nach der Provinz und nach Polen	34 655	30 355	35 775	32 285	30 460
zusammen	65 125	49 870	52 570	46 634	42 571

Bezahlt wurde für

Arracan ord.	12,50 — 11,— Mk.	Moulmain mittel	13,50 — 12,— Mk.
„ mittel	13,— — 12,50 „	„ fein	16,— — 14,— „
„ Vorlauf	14,— — 12,50 „	Patna-Tafel-Reis	19,— — 17,50 „
Rangoon ordinär	11,75 — 11,— „	Japan-Tafel-Reis	21,— — 18,50 „
„ mittel	12,50 — 11,75 „		

Von **Gewürzen** sind hier seewärts, zumeist über Hamburg und Großbritannien, eingegangen dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Pfeffer und Piment	5 521	6 047	5 684	5 785	5 650
Andere Gewürze	1 573	1 472	2 364	1 429	1 590
zusammen	7 094	7 519	8 048	7 214	7 240

Ein großer Theil dieses Importes geht lediglich in Spedition über unsern Hafen.

Für **Pfeffer** war der Begehr von Anfang des Jahres an groß, da die Aussichten für die neue Ernte ungünstig waren. Die Befürchtungen bezüglich der Ernte bestätigten sich, und so dauerte die Aufwärtsbewegung der Preise, mit der das Jahr begonnen hatte, bis zum Jahresschluß fort.

Bezahlt wurde hier für 50 kg cif transito Mk:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
38	38,50	39	39,50	39,50	40	44	44	45	45	46	46,50

Piment. Der Artikel behauptete Anfangs den hohen Preisstand, den er im Jahre 1897 erreicht hatte. Später flauten die Preise ab, da die Zufuhren reichlicher wurden. Im letzten Quartal war die Nachfrage sehr stark, und die Preise zogen daher wieder an. In den einzelnen Monaten stellten sich die Preise für 50 kg Prima Jamaica-Piment cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
49	49	48	45	44	43,50	44,50	44	44,50	45	46	46,50

Südfrüchte. Seewärts sind hier importirt worden:

		1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Rosinen	dz:	3 363	4 100	3 492	4 608	4 079
Korinthen	„	1 158	1 003	5 873	5 978	2 881
Mandeln	„	1 373	1 720	1 941	1 537	3 829
Andere Südfrüchte	„	7 809	6 678	5 519	4 251	4 931
zusammen	dz:	13 703	13 501	16 825	16 374	15 720

In **Rosinen** war die Ernte des Jahres 1897 nur mittelmäßig und tadellose helle Frucht sehr knapp. Die hohen Preise des Jahres 1897 hielten sich bis zur neuen Ernte und erfuhren, da sich diese, wenn auch von guter Qualität, so doch als klein erwies, noch eine weitere Steigerung.

Bezahlt sind für Smyrnaer Sackwaare 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
22	22	23	23	22	23	23	24	25	24,50	26	26

Die Preise der **Korinthen** alter Ernte behaupteten sich, da die Vorräthe nur klein waren. Die neue Ernte war in Qualität und Quantität befriedigend; es trat deshalb in der zweiten Hälfte des Jahres ein erheblicher Preisrückgang ein. 50 kg Prima Filiatra oder Patras cif transito kosteten Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
19	20	20	21	19	18	16	14	11,50	12	11,50	11,50

Mandeln waren stark begehrt und wurden gut bezahlt. Die neue Ernte ist weit hinter den gehegten Erwartungen zurück geblieben, und die Preise erfuhren deshalb eine bedeutende Erhöhung.

Für Prima Palma- und Girganti- oder Bari-Mandeln wurde bezahlt für 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
62	60	62	64	68	70	72	74	77	78	84	87

Syrup. Seewärts importirt sind dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
von Stettin	4 792	5 880	5 233	5 121	4 870
„ anderen Häfen	415	206	112	76	140
zusammen	5 207	6 086	5 345	5 197	5 010

Amerikanisches Schmalz. (Die angegebenen Preise gelten für 50 kg cif Danzig.) Der Handel verlief in den ersten Monaten des Jahres bei einer Preislage von etwa 26 Mark träge. Als im Mai aber der Konflikt zwischen Nord-Amerika und Spanien begann, gingen die Preise sprungweise bis etwa 36 Mk. in die Höhe, weil man befürchtete, daß der Verkehr durch den Krieg behindert werden könne. Als im Juni das Schicksal des Krieges so ziemlich entschieden war, verflaute der Markt allmählich wieder und schloß am Ende des Jahres mit einem Preisstand von etwa $30^1/_2$ Mk. Das besondere Merkmal des Jahres war einerseits die große Zunahme der amerikanischen Produktion, andererseits der außerordentlich starke Consum, namentlich in Amerika, in England und in Deutschland, so zwar, daß nicht allein die vergrößerte Produktion, sondern außerdem noch ein Theil des sichtbaren Lagers völlig absorbirt wurden.

Nach den zollamtlichen Anschreibungen sind über See hier eingegangen: dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:
von Stettin	16 110	14 384	18 884	20 428
„ Kiel und Lübeck	542	257	2 476	4 942
„ Hamburg	15 177	15 033	7 433	6 345
„ Bremen	195	91	38	50
„ Kopenhagen	260	—	152	310
„ England	8 250	4 930	4 769	776
„ Holland	17	—	—	607
„ Belgien	2	140	72	14
„ den Ver. Staaten von Amerika	3 512	11	672	—
zusammen	44 065	34 846	34 496	33 472

Talg. (Die angegebenen Preise gelten für 100 kg cif Danzig verzollt Ziel 3 Monate oder Kasse mit 1 % Diskont.) Die Folgen der durch die große Dürre im Jahre 1896 verursachten großen Verluste unter den australischen Schafherden wurden erst im Jahre 1898 akut fühlbar; der Vorrath in London am 31. Dezember ist von 50 169 Faß im Jahre 1896 und 33 874 Faß im Jahre 1897 auf 26 260 Faß im Jahre 1898 zurückgegangen.

Die Preise setzten im Januar 1898 mit 50 Mk. für feinen Hammeltalg und 46 Mk. für guten Rindertalg ein, erreichten nach Eröffnung der Schiffahrt im Mai mit 54 und 51 Mk. ihren Höhepunkt und bröckelten dann allmählich ab, bis sie im Dezember den Stand von 50 und 47 Mk. erreichten.

Die Nachfrage nach Talg war andauernd gut.

Es sind seewärts importirt worden: dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:
von Stettin	296	1 439	1 924	1 221
„ Kiel und Lübeck	844	241	600	1 140
„ Hamburg	1 215	545	2 021	1 667
„ Bremen	3	82	12	58
„ Dänemark	458	21	—	—
„ den Niederlanden	—	62	—	55
„ Belgien	—	—	—	785
„ Großbritannien	29 336	20 973	10 126	15 096
„ den Ver. Staaten von Amerika	722	—	4 431	—
zusammen	32 874	23 363	19 114	20 022

Fichtenharz (Kolofonium). Der Bedarf an amerikanischem Harz steigt in unserm russischen Hinterlande von Jahr zu Jahr, aber mehr noch steigert sich der Wettbewerb unter den Firmen, die den Artikel nach Rußland ausführen, auf den in Betracht kommenden Märkten. Es kamen drei direkte Ladungen von Amerika nach Danzig, zwei kleinere für Hamburger, eine größere für Danziger Rechnung, daneben noch eine Anzahl Zufuhren von europäischen Zwischenhäfen. Der Danziger Proprehandel war an der

ganzen Einfuhr mit rund 16 000 dz betheiligt. In der Hauptsache erstreckte er sich auf die Typen G und H, daneben auch auf nicht unbedeutende Mengen der Typen F, J und K. Die Preisunterschiede zwischen den einzelnen Typen schwankten zwischen 5 und 20 Pf. für 50 kg, waren also nicht unbedeutend. In den ersten Monaten betrugen die Preise nach Lage des amerikanischen Marktes für G 4,50 Mk., für H 4,60 Mk. für 50 kg netto, 14 % Tara, ab Danzig. Dann wich Amerika um 20 bis 30 Pf., und die Preise stiegen danach, bei Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges, sehr rapide. Das Geschäft wurde hierdurch stark beeinträchtigt. Am Schlusse des Jahres stellte sich G auf 4,80 Mk., H auf 5 Mk.

Es sind hier seewärts eingeführt worden: dz, von oder über:

	1898:	1897:	1896:	1895:
Frankreich	—	248	9	—
Belgien und Holland	340	—	—	10
Großbritannien	1 280	7	8	22
Dänemark	4	45	116	1 492
Schleswig-Holstein	—	9	3	—
Hamburg	456	512	556	8 190
Bremerhaven	2	—	10 275	452
Stettin	324	859	1 020	783
Vereinigte Staaten von Amerika	24 139	26 110	16 534	28 700
zusammen	26 545	27 790	28 521	39 649

VIII. Petroleumhandel.

Von **amerikanischem** Petroleum sind nach den zollamtlichen Angaben hier **seewärts eingegangen:**

dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
von den Vereinigten Staaten von Amerika	359 230	363 732	346 409	363 703	331 009
„ Hamburg	3 279	9 366	2 765	158	29
„ Bremen	995	2 431	12 675	9 776	9 458
„ deutschen Ostseehäfen	1 035	163	226	2 381	1 741
„ Rußland	29 196	—	—	—	—
„ Großbritannien	—	101	1 025	—	—
	393 735	375 793	363 100	376 018	342 237
Außerdem von Mineralölen zu gewerblichen Zwecken	21 901	18 421	14 505	12 700	11 811
zusammen	415 636	394 214	377 605	388 718	354 048

Versandt wurden:

	1898	1897	1896	1895	1894
bahnwärts nach Ost- und Westpreußen	89 810	94 195	86 525	82 343	69 082
„ „ Pommern	18 060	22 410	17 005	27 846	18 794
„ „ Posen	6 930				
„ „ Polen	2 245	420	215	—	6
	117 045	117 025	103 745	110 189	87 882
stromwärts	243 660	251 960	232 310	248 170	229 100
seewärts (nach Ost- und Westpreußen und Pommern	7 416	1 481	5 309	4 524	1 161
zusammen	368 121	370 466	341 364	362 883	318 143

An dem Petroleumimport unseres Platzes sind im wesentlichen nur die Königsberger Handelskompagnie und die Deutsch-Russische Naphta-Import-Gesellschaft betheiligt. Die letztere bezog 29 196 dz russisches Petroleum und etwa ebensoviel amerikanisches, das sie zum Vermischen mit dem russischen Oel brauchte. Annähernd der gesammte Rest des Importes entfällt auf die Königsberger Handelskompagnie, denn sie hat nach ihren Angaben 326 934 dz amerikanisches Petroleum in Tankladungen und außerdem 1659 Barrels

amerikanisches Petroleum eingeführt. Von diesem Import der Königsberger Handelskompagnie gingen nach deren Lagerhöfen in Königsberg und Bromberg 195 178 dz, sodaß für den Vertrieb von Danzig aus 134 244 dz übrig blieben. Rechnet man dazu die Einfuhr der Deutsch-Russischen Naphta-Import-Gesellschaft, so ergiebt sich ein Gesammtimport von etwa 194 000 dz, welcher für das Danziger Geschäft zur Verfügung stand, d. i. gegen 1897 ein Mehr von etwa 11 Prozent.

Die Deutsch-Russische Naphta-Import-Gesellschaft nahm den Betrieb im Sommer auf, und der Wettbewerb der beiden Einfuhrgesellschaften um das Herbst- und Wintergeschäft war sogleich ein sehr lebhafter. Unvermischtes russisches Petroleum wurde nur wenig verbraucht, und auch für das Mischpetroleum fehlt zur Zeit noch das Vertrauen des Handels.

Die Preise bewegten sich, wie die nachstehende Uebersicht ergiebt, im allgemeinen in aufsteigender Richtung. Immerhin blieb die Steigerung der Danziger Preise noch etwas hinter derjenigen zurück, welche in Amerika und an den Nordseehäfen zu verzeichnen war. Es hat das seine Ursache in dem Konkurrenzkampf, welchen die beiden hier vertretenen Import-Gesellschaften führten. Das Mischpetroleum der russischen Anlage wurde in der Regel etwa 60 Pfennig für 100 kg unter dem Preise des amerikanischen abgegeben.

* * *

Danziger Preise für amerikanisches Petroleum.

Die Preise verstehen sich für 100 kg netto (d. i. abzüglich 20 % Tara), einschließlich Faß, verzollt, frei ab Lagerhof, Standard white. Die Preise unter a gelten für Partien von 120 Fässern, die Preise unter b für kleinere Partien.

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
a.	19,40	20,40	19,10	19,90	20,50	20,80	20,90	20,90	21,10	21,60	21,60	21,90
b.	19,60	20,70	19,40	20,20	20,80	21,10	21,20	21,20	21,40	21,90	21,90	22,20

Hiernach betrug der Durchschnittspreis für größere Partien 20,68, für kleinere 20,97 Mk., gegen 20,01 und 20,16 Mk. im Jahre 1897.

IX. Heringshandel.

Der Heringshandel des Jahres 1898 hatte im Ganzen einen günstigen Verlauf.

Den aus dem Vorjahre übernommenen geringen Beständen von 21 255 Tonnen Heringe wurden in den ersten Monaten von Schottland noch 500 Tonnen und vom Süden Englands — aus Yarmouth-Lowestoft — 3500 Tonnen, zusammen also etwa 4000 Tonnen, zugeführt. — Der Absatz dieser Bestände und Zufuhren war andauernd gut, namentlich während der Fastenzeit vor Ostern, sodaß bei dem Eintreten der wärmeren Jahreszeit die Bestände vollständig geräumt waren.

Eine Steigerung der Preise wurde durch den milden Winter verhindert, weil die Versorgung mit frischen Fischen sowohl aus der Ostsee, als aus den Landseen und Flüssen fast uneingeschränkt blieb.

Die Preise waren*)

	im Januar:	im Mai:
für Crownfullbrand	43 bis 44 Mk.	42 bis 43 Mk.
„ Crownbrand Matfull . .	42 „	40 bis 41 „
„ Crownbrand Ihlen . .	32 bis 33 „	32 „
„ Yarmouth Vollheringe .	—	29 bis 31 „

Diese noch immer ziemlich hohen Preise veranlaßten die schottischen Salzer, zeitig mit dem Fischereibetrieb vorzugehen. Es wurden damit auch bis Mitte Juli gute Erfolge erzielt. Die Ausbeute war reichlich, und wenn auch die Beschaffenheit eines Theiles der früh gefangenen Heringe wenig haltbar erschien, so bewirkten die sehr mäßig einsetzenden Preise und die kühle Witterung einen schlanken Absatz. Bezahlt wurde im Juni und Juli:

		dagegen 1897:
für neue schottische umgestempelte Fullheringe	29 bis 31 Mk.	27 bis 32 Mk.
„ Mediumfull	25 bis 26 „	25 bis 28 „
„ Matties	21 bis 23 „	21 bis 25 „

*) Die angegebenen Preise gelten für das versteuerte Faß von etwa 150 kg.

Der Haupt-Sommerfang von Heringen in Schottland, welcher wie gewöhnlich gegen den 20. Juli begann, war ebenfalls erfolgreich.

Gesalzen wurden mit dem Vorfang zusammen in Schottland bis Ende September:

1898: 1 050 000 Fässer gegen 549 000 Fässer im Jahre 1897 und 918 000 Fässer im Jahre 1896, und die bis zum Schlusse des Jahres in den verschiedenen Ländern gefangenen Mengen betrugen:

	1898:	1897:	1896:
in Schottland und England	1 315 000 Fässer	750 000 Fässer	1 197 000 Fässer
„ Holland	495 000 „	325 000 „	475 000 „
„ Norwegen	467 000 „	644 000 „	212 000 „
„ Schweden	78 000 „	8 000 „	36 000 „
	2 355 000 Fässer	1 727 000 Fässer	1 920 000 Fässer
hierzu an der Deutschen Küste etwa	110 000 „	58 000 „	65 000 „
	2 465 000 Fässer	1 785 000 Fässer	1 985 000 Fässer

Die infolge des reichlichen Fanges an den Markt gelangten größeren Mengen brachten eine billigere Preislage hervor, ohne das Geschäft gedrückt erscheinen zu lassen. Der Verbrauch war regelmäßig. Die Preise stellten sich in den letzten 3 Monaten des Jahres wie folgt:

	1898:	1897:
Crownfullbrand	28 bis $26\frac{1}{2}$ Mk.	43 bis 44 Mk.
Crownbrand Matfull	28 bis 27 „	42 „
Crownbrand Ihlen	21 bis 22 „	32 bis 33 „

Die Bestände an unserem Platze Ende Dezember 1898 betrugen 41 285 Tonnen gegen 21 255 Tonnen 1897 und 33 550 Tonnen 1896.

Bis Ende Dezember wurden unserm Platze zugeführt aus:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Großbritannien	177 088	86 955	125 250	145 376	115 219
Norwegen, Schweden	5 153	10 191	11 667	14 141	8 234
Holland	9 049	11 580	87 655	7 583	13 215
Dänemark	2 553	771	292	576	2 142
Stettin	18 099	16 349	19 432	12 326	17 488
anderen deutschen Häfen	1 182	2 796	59 383	104	1 320
zusammen	213 124	128 642	303 679	180 106	157 618
im Gesammtwerth von Mk.	4 476 000	3 346 000	4 929 000	3 896 000	3 152 000

In Bestand blieben Ende Dezember an schottischen Heringen in Tonnen zu 150 kg:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Crownfullbrand und full	6 364	3 214	1 830	4 306	1 859
Crbr. matfull, Mediumfull und Matties	16 850	3 893	15 855	20 907	6 702
Crbr. spent und spent	16 432	6 355	5 476	12 490	3 960
Brackheringe	836	91	2 081	2 394	415
	40 482	13 553	25 242	40 097	12 936
ferner Norweg. und Holländ. Heringe	803	7 702	8 308	2 744	2 507
	41 285	21 255	33 550	42 841	15 443
Umgesetzt sind demnach	185 392	140 937	312 970	152 735	179 852
im Werthe von Mk.	3 893 000	3 685 000	5 164 000	3 220 345	3 957 000

* * *

In welcher Weise der hiesige Absatz sich auf die einzelnen Absatzgebiete vertheilt hat, läßt sich — wie schon in unsern früheren Jahresberichten bemerkt wurde, — nicht angeben, da die Anschreibungen über den Eisenbahn- und Stromschiffahrtsverkehr Heringe und **andere Fische** unter einer Rubrik zusammenfassen. Von frischen Fischen wurden hier im vorigen Jahre seewärts eingeführt 5919 dz gegen 1455 i. J. 1897, 21 339 dz i. J. 1896, 13 237 dz i. J. 1895 und 24 829 dz. i. J. 1894, fast ausschließlich frische Heringe aus Schweden.

Bahnwärts sind versandt worden: Fische und Heringe: dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
nach Ost- und Westpreußen .	64 885	60 665	78 865	57 085	69 572
„ dem übrigen Deutschland	11 165	11 500	11 730	9 699	9 763
„ Polen	88 355	78 710	119 620	89 816	108 910
„ Rußland	20 250	17 965	9 315	3 050	10 311
„ Oesterreich-Ungarn . .	660	785	1 050	915	900
„ dem übrigen Ausland .	10	35	—	—	—
zusammen	180 325	169 660	220 580	160 565	199 456
ferner **stromwärts**:					
nach der Provinz und Polen	68 230	41 490	61 940	58 630	64 970
zusammen	248 555	211 150	282 520	219 195	264 426

* * *

Großhandelspreise für Heringe in Danzig.

(Monatlicher Durchschnittspreis für das Faß, verzollt) Mk.:

	für crown und full:				**crown Ihlen:**			
	1898:	1897:	1896:	1895:	1898:	1897:	1896:	1895:
Januar	43	36	30,50	32	32	22	19,50	28
Februar	43	36	29,50	32	32	23	17,50	28
März	43	36	29,50	32	32	23	16	29
April	43	36	28,50	32,50	32	24	14,50	29,50
Mai	42	36	28	32,50	32	25	13,75	29.50
Juni	—*)	—*)	27	31,50	31	25	13,50	29,50
Juli	—*)	—*)	22	30	27	—*)	13,50	—*)
August	27,50	45	30	34,50	20	34	19,50	26
September	28,50	44	32	34	21	33	20,50	25,50
Oktober	28,50	43	35	33,50	22	31	21,50	25,50
November	28,50	44	35	32,50	22	30	21,50	24
Dezember	27,50	44	36	30,50	21,75	31	22	22,50
Jahresdurchschnitt	35,45	40	30,25	32,29	27,06	27,36	17,77	27,00

X. Salzhandel.

Nach der von dem Königl. Haupt-Zollamte uns mitgetheilten Uebersicht sind von Kochsalz hier **seewärts eingegangen:** dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
von Großbritannien	68 529	62 077	63 995	76 561	74 915
„ Rußland	53 435	—	—	—	—
über deutsche Häfen	1 537	1 372	1 924	1 766	1 538
zusammen	123 501	63 449	65 919	78 327	76 453

Mit der Eisenbahn sind 1898 hier 5575 dz von Ost- und Westpreußen und 11 735 dz von Posen (Inowrazlaw), zusammen 17 310 dz angekommen gegen 33 220 dz im Jahre 1897.

Versandt wurden:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
seewärts	3 307	21 000	18 323	19 963	24 319
stromwärts	16 705	11 905	21 870	18 955	14 125
mit der Eisenbahn:					
nach West- und Ostpreußen . . .	46 065	46 460	47 265	45 248	46 148
„ Pommern und Posen . . .	2 865	3 430	3 870	4 695	3 963
„ Polen	50 995	510	710	1 170	50
außerdem	1 540	—	15	10	22
bahnwärts zusammen . . .	101 465	50 400	51 860	51 123	50 183
Versandt zusammen	121 477	83 405	92 053	90 041	88 627

*) Die alten Läger waren geräumt und die neuen Zufuhren noch nicht angekommen.

Der größte Theil (3305 dz) des seewärts verladenen Salzes ist nach Rußland gegangen.

Der Preis betrug wie im Vorjahre für den Sack von 125 Pfund netto, fertig verpackt, unverzollt, frei Kahn oder Eisenbahnwagen Neufahrwasser, 1,55 Mk.

Unser seewärtiger Salzimport leidet unter der Konkurrenz der inländischen Salinen und unter dem Fehlen von gutklassigen Seglern, die als Transportmittel vom Salzhandel den Dampfern bei weitem vorgezogen werden. Die hohen Seefrachten des Jahres 1898 und das erfolgreiche Bestreben der englischen Salinen, ihre Verkaufspreise zu erhöhen, hätten unserem Salzhandel wohl Anlaß zu einer Steigerung seiner Verkaufspreise gegeben; doch mußte hiervon in Rücksicht auf den erstbezeichneten Umstand — die Konkurrenz der inländischen Salinen — Abstand genommen werden.

Scheinbar widerspricht der hier dargelegten wenig erfreulichen Lage unseres Salzhandels das starke Anwachsen des Seeimports, das einer Verdoppelung gegen 1897 gleichkommt. Indessen handelt es sich bei der Zunahme der seewärtigen Einfuhr lediglich um einen Speditionsverkehr, der von den Exporthäfen des Schwarzen Meeres über unseren Hafen nach Polen stattfand. Das mit der Eisenbahn nach Polen verladene Quantum von 51 000 dz ist fast ausschließlich auf Rechnung dieses Speditionsverkehrs zu setzen.

XI. Weinhandel.

Der seewärtige Eingang von Wein betrug, wie aus den nachstehenden zollamtlichen Angaben hervorgeht, im Jahre 1898 etwa 4773 dz mehr als im Jahre 1897.

Ueber die Ernte des Jahres 1898 seien die folgenden Bemerkungen vorausgeschickt.

Von Bordeauxweinen ergab die 1898er Ernte nur 37 Millionen Hektoliter, sie war also sehr gering. Die Weine sind im allgemeinen gesund und fruchtig, zeigen gute Farbe ohne besondere Herbe, sind weich und besitzen einen Alkoholgehalt von 11—12 Grad, so daß sie zu guten Hoffnungen berechtigen.

Burgund hatte nur eine Mittelernte, jedoch sind die Weine von außerordentlich guter Qualität, zeigen schöne Farbe und gute Reife.

Rhein und Pfalz. Die 1898er Ernte war fast überall sehr gering und die Qualität ist gleichfalls nicht zu rühmen, sie ist etwas besser als 1896 ausgefallen.

An der Mosel und Saar hat die Ernte durch Auftreten des Sauerwurms und Oidiums stark gelitten, jedoch zeigen die Weine einen reintönigen rassigen Charakter; die Preise steigen für den 1898er aus Mangel an Wein enorm.

In Spanien und Italien ist die Ernte reichlicher als 1897 ausgefallen; die Weine sind im allgemeinen von guter Qualität.

Oesterreich-Ungarn sind beide mit der letzten Ernte ziemlich zufrieden, sie übertrifft die 1897er und die Qualität der Weine ist gesund und gut.

Der Handel unserer Stadt bewegte sich bei Rothwein hauptsächlich in den besseren Qualitäten der 93er und 95er Weine, während die 96er nur für sehr geringe Preise zu verwerthen waren. In Rhein- und Moselweinen müssen dem Consum noch stets die sehr schönen saftigen 93er und 95er eleganten gährigen Weine dienen, da die 96er nur geringwerthig und die 97er auch nur von mittlerer Qualität ausgefallen sind. Ausgenommen sind die feineren Lagen, welche recht gute und elegante Flaschenweine zu geben versprechen.

Seewärts eingegangen sind nach den zollamtlichen Anschreibungen dz:

	Wein und Most in Fässern:	Schaumwein in Flaschen:	Anderer Wein in Flaschen:	Zusammen 1898:	1897:	1896:
von Frankreich	3 224	610	37	3 871	6 278	1 883
„ Holland	2 991	548	577	4 116	3 039	5 179
„ Belgien	102	1 596	2	1 700	1 718	2 355
„ Großbritannien	166	—	17	183	146	170
„ anderen Ländern	6	—	—	6	12	16
vom Rheingebiet	6 564	1 520	2 016	10 100	8 726	5 956
von Hamburg-Altona	3 038	103	64	3 205	3 566	3 911
„ Bremen	1 125	—	55	1 180	972	690
„ Dänemark	5 724	193	128	6 045	2 631	5 107
„ Kiel und Lübeck	925	6	2 561	3 492	2 212	1 993
„ Stettin	1 879	146	1 373	3 398	3 223	2 867
Zusammen 1898:	25 744	4 722	6 830	37 296	—	—
1897:	25 169	3 378	3 976	—	32 523	—
1896:	21 680	3 058	5 389	—	—	30 167

Ueber den **Empfang mittels Eisenbahn** wird uns von der Königlichen Verkehrsinspektion mitgetheilt, daß von deutschen Stationen 570 dz eingegangen sind. Im vorigen Jahr betrug der Empfang 700 dz von deutschen Stationen und 150 dz von Ungarn.

Der **Empfang stromwärts** beschränkte sich wohl in der Hauptsache auf Sendungen im Lokalverkehr der Provinzen Ost- und Westpreußen. Er betrug nach den Anschreibungen an der Einlager Schleuse im vergangenen Jahre 385 dz (1897: 855, 1896: 495, 1895: 870).

Versandt wurden nach den statistischen Anschreibungen der hiesigen Güter-Expedition dz bezw. hl:

bahnwärts	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
nach West- und Ostpreußen	2 660	2 675	2 280	1 738	1 733
„ dem übrigen Deutschland	1 210	865	1 045	839	962
„ Polen und Rußland	11 185	6 150	6 355	4 895	1 220
„ Oesterreich	5	5	5	10	—
bahnwärts zus.	15 060	9 695	9 685	7 482	3 915
stromwärts nach den Anschreibungen an der Plehnendorfer Schleuse	14 355	12 480	12 330	9 360	13 590

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
seewärts:					
nach Stettin: in Gebinden	110	94	168	226	186
„ Flaschen	617	482	702	358	584
„ anderen deutschen Häfen: in Gebinden	204	140	77	142	84
in Flaschen	346	463	47	126	87
„ Dänemark: in Gebinden	63	35	46	116	102
in Flaschen	32	2	7	12	15
„ den Niederlanden und Belgien: in Gebinden	36	61	27	37	35
in Flaschen	62	53	63	7	29
„ anderen Ländern: in Gebinden	4	16	43	1	3
in Flaschen	5	7	8	—	—
seewärts zusammen	1 479	1 353	1 188	1 025	1 125
Gesammtversand	30 894	23 528	23 203	17 867	18 630

XII. Bierbrauerei.

Im Betriebe waren im Jahre 1898 einschließlich der Brauereien in St. Albrecht, Alt-Schottland, Neufahrwasser und Langfuhr 16 Brauereien, deren Jahresproduktion nach den uns zugegangenen Angaben 24 120 hl obergähriges und 276 968 hl untergähriges Bier, zusammen also 301 088 hl betragen hat. Da als die entsprechenden Ziffern im Vorjahre 24 358 hl obergähriges und 194 611 hl untergähriges Bier zu verzeichnen waren, so hat also die Erzeugung des ersteren um 238 hl abgenommen, während die des letzteren die beträchtliche Zunahme von 82 357 hl aufweist. Insgesammt beträgt die Zunahme somit 82 119 hl. Die Zunahme ist um so erfreulicher, als auch die geschäftlichen Ergebnisse als durchaus befriedigende bezeichnet werden können. Die Rohmaterialien waren, abgesehen vom Natureis, zu billigen Preisen zu beschaffen. Die Schwierigkeit der Beschaffung von Natureis hat vier von den hiesigen Brauereien veranlaßt, ihren Betrieb durch Einrichtung von Eis- und Kühlmaschinen zu verbessern.

Der Konsum war, abgesehen von den Monaten Juni und Juli, in denen das kalte und regnerische Wetter ihn zurückhielt, gut, zumal der Mehrausstoß, den die ungewöhnlich heißen Tage des August und der ersten Hälfte des September brachten, das Minus, welches in den beiden vorausgegangenen Monaten zu verzeichnen war, wieder ausglichen.

Allgemein ist das Verlangen nach gesetzlicher Einführung geaichter Bierfässer, wovon man sich eine wesentliche Besserung in den jetzigen schwierigen Konkurrenzverhältnissen verspricht. Werden doch jetzt vielfach statt eines Hektoliters Fässer bis zu 150 Liter Inhalt verabfolgt.

* * *

Es sind versandt worden:

bahnwärts (von den kleineren Stückgutsendungen unter 500 kg abgesehen) Bier aller Art (einschließlich Porter und Ale), dz:

	1898*):	1897*):	1896:	1895:	1894:
nach West- und Ostpreußen	14 965	9 430	2 135	5 185	3 788
„ dem übrigen Deutschland	2 035	3 555	815	302	261
„ Posen	825	165	260	435	540
zusammen Versand bahnwärts	17 825	13 150	3 210	5 929	4 589
auf der Weichsel desgleichen	885	580	585	1 330	2 975
seewärts:					
nach Großbritannien	4 146	4 305	3 859	3 920	3 898
„ den Niederlanden	87	132	98	74	90
„ Belgien	53	47	60	43	41
„ deutschen Häfen	78	37	14	20	18
zusammen Versand seewärts	4 364	4 521	4 031	4 057	4 047
Gesammter Versand	23 074	18 251	7 241	11 316	11 611

Bezüglich der **Zufuhr** liegen uns vollständige Angaben über das bahnwärts eingegangene Bier nur für 1898 und 1897 vor, und zwar sind 1898 eingegangen von Ost- und Westpreußen 10 145 dz, von Posen 1750 dz, von Bayern 10 895 dz und von Oesterreich 1780 dz, zusammen 24 580 dz gegen 26 060 dz im Jahre 1897.

Seewärts sind eingegangen:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
von Stettin	697	233	636	498	373
„ anderen deutschen Häfen	606	109	3	26	9
„ England	2 779	2 548	2 728	3 294	3 581
zusammen seewärts	4 082	2 890	3 367	3 818	3 963
auf der Weichsel	29 570	25 660	20 800	14 720	13 015

*) Für 1897 und 1898 einschl. des Versandes der Station Langfuhr, über welche unsere größte Brauerei, die Danziger Aktien-Bierbrauerei in Kleinhammer, ihre Sendungen verlädt.

XIII. Bernsteinhandel.

Roher Bernstein. Die Signatur des Jahres war der Vertrag der Firma Stantien & Becker mit der Regierung, wonach die Nutzung des Bernsteinregals vom 1. Juli 1899 an durch den Staat erfolgen soll. Ein in Beziehung auf Handel und Industrie bedeutsames Ereigniß, wenngleich verlautet, daß im Großen und Ganzen die Geschäfte auch künftig nach den bisherigen Prinzipien geleitet werden sollen

Die Hauptbezugsquelle in Königsberg lieferte hierher:

1898: 77 000 kg Bernstein verschiedenen Werthes, während
1897: 110 000 kg an den hiesigen Markt gelangten.

Nach den zollamtlichen Anschreibungen betrug die Ausfuhr:

seewärts kg:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach Pommern . . .	2 041	3 620	13 788	19 156
„ Schleswig-Holstein	150	—	300	100
„ Hamburg . . .	1 676	3 561	2 722	17 171
„ dem Rheingebiet .	6 004	7 583	7 471	16 619
„ Dänemark . . .	698	25	50	65
„ Großbritannien .	—	1 220	1 008	887
„ den Niederlanden .	3 020	1 558	11 141	200
	13 589	17 567	36 480	54 198

Verarbeiteter Bernstein. Für Englische Korallen zeigte sich keine Nachfrage und Livorneser Korallen wurden hauptsächlich in sekunda Qualität begehrt. Aufträge auf Olivenperlen liefen in größerer Zahl ein, als im Vorjahre. Ernstere Versuche, die Cigarrenspitzen-Fabrikation in mehr kaufmännische Bahnen zu leiten, sind aus mehrfachen Gründen bisher noch nicht gemacht worden. In Ambroid-Cigarren- und Cigarettenspitzen konnte den Wiener Fabrikanten keine Konkurrenz geboten werden, anscheinend weil das Rohmaterial in Wien billiger als hier erhältlich ist. Schmucksachen gingen ziemlich flott.

Seit Längerem macht sich ein Mangel an geeigneten Arbeitskräften empfindlich bemerkbar, zumal die Drechslermeister nur äußerst selten Lehrlinge einstellen und heranbilden. Die in Regierungskreisen bestehende Absicht, eine Fachschule hier zu errichten, ist deshalb freudig zu begrüßen.

XIV. Steinkohlenhandel.

	1898:			1897:			1896:		
	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:
Seewärts sind **eingeführt** worden (t zu 1000 kg):									
von Großbritannien	263 383	6 789	—	311 848	9 915	427	289 418	5 564	425
„ niederl. u. belgischen Häfen	1 348	3 360	—	1 642	—	—	5 537	63	—
„ deutschen Nordseehäfen .	15 365	990	—	7 903	—	1	7 570	535	1
„ dem Rheingebiet . . .	420	278	—	730	—	—	4 382	910	—
„ deutschen Ostseehäfen . .	440	—	5	—	—	5	195	—	5
	280 956	11 417	5	322 123	9 915	433	307 102	7 072	431
Insgesammt Schiffsladungen	323			328			348		
von zus. t . . .	292 378			332 471			314 605		
Die **Zufuhr schlesischer Steinkohlen** bahnwärts betrug	152 542			81 344			63 664		
Gesammtzufuhr	444 920			413 815			378 269		
Versandt wurden: **stromwärts**	96 199	1 813	—	101 994	3 602	—	96 772	965	—
mit der Eisenbahn:									
nach West- und Ostpreußen .	41 114			55 508			52 326		
„ Pommern	2 314			6 565			4 286		
„ Posen	1 848								
„ Polen und Rußland . .	2 802			1 784			1 268		
außerdem	353			—			5		
bahnwärts zus.	48 431			63 857			57 885		
Gesammtversand	146 443			169 453			155 352		

Auf die einzelnen Monate vertheilt sich die Zufuhr englischer Steinkohlen in nachstehender Weise. Es sind angekommen (t zu 1000 kg):

	1898:			1897:		
	in Neufahrwasser	in Danzig	zusammen	in Neufahrwasser	in Danzig	zusammen
im Januar . . .	16 310	15 003	31 313	7 574	8 775	16 349
„ Februar . . .	11 565	7 101	18 666	11 233	8 358	19 591
„ März . . .	14 432	17 505	31 937	12 158	3 710	15 868
„ April	12 097	10 141	22 238	18 147	7 156	25 303
„ Mai	18 118	6 993	25 111	26 528	13 420	39 948
„ Juni	13 013	10 408	23 421	22 773	12 167	34 940
„ Juli	17 921	10 422	28 343	11 011	13 730	24 741
„ August . . .	17 673	5 530	23 203	17 797	8 264	26 061
„ September . .	13 688	8 828	22 516	16 849	19 657	36 506
„ Oktober . . .	10 107	7 566	17 673	24 648	4 534	29 182
„ November . .	11 382	10 546	21 928	8 533	9 500	18 033
„ Dezember . .	5 427	9 180	14 607	1 450	10 818	25 326
zusammen	161 733	119 223	280 956	191 759	120 089	311 848

Englische Kohlen. Die hohen Seefrachten von England, von denen für Ende 1897 zu berichten war, hielten noch bis Ende Januar an, und infolge dessen blieben auch die Kohlenpreise auf dem hohen Stande, den sie in den letzten Monaten des Jahres 1897 eingenommen hatten. Von Februar an gingen aber die Frachten sehr schnell um etwa 1 bis 2 s. per ton, nämlich von 5 s. 6 d. bis 6 s. 3 d. auf 4 s 6 d. bis 4 s. 3 d. herunter, was auch, da sich ein Nachwinter nicht mehr einstellte und der Bedarf an Kohlen daher ein geringer war, ein Zurückgehen der Kohlenpreise bei lebhaftem Angebot zur Folge hatte. Die Preise waren im Februar recht niedrig, sodaß sich, angesichts des gedrückten Geschäfts, viele Händler verleiten ließen, auch für spätere Lieferung den Bedarf der Fabriken, Ziegeleien und anderer Konsumenten für 1898 zu billigen Preisen abzuschließen, ohne sich dafür in England gedeckt zu haben, da sich die Engländer gegen Verkäufe auf weitsichtige Lieferungstermine ablehnend verhielten.

In Folge des amerikanisch-spanischen Krieges und des Strikes der Kohlen-Arbeiter in Wales, aus dessen Distrikt die englische Marine und die Marinen anderer Mächte, sowie die großen transatlantischen Rhedereien ihren Kohlenbedarf decken, mußten diese Abnehmer von Wales-Kohlen ihren Bedarf in Schottland und dem Newcastler Distrikt, welche für den Danziger Markt hauptsächlich in Betracht kommen, decken, was eine rapide Steigerung der Preise für schottische und Newcastler Kohlen verursachte, so daß die Preise*) für schottische Maschinen- und Nuß-Kohlen von 10 s. 6 d. bis 11 s. 6 d. auf 13 s. 6 d. bis 14 s., für Newcastler Stückkohlen von 12 s. auf 15 s., und für Newcastler Steam-small-Kohlen (für Fabrik- und Ziegelei-Zwecke) von 7 s. auf 10 s. Ende März in die Höhe gingen, obgleich die Seefrachten von England den für diese Jahreszeit nach mäßigen Stand von 4 s. bis 4 s. 3 d. per ton hatten.

Der Strike der Kohlenarbeiter in Wales dauerte bis gegen Oktober und infolge dessen war die Nachfrage nach schottischen und Newcastler Kohlen so groß, daß die Preise, zumal auch die Seefrachten von England von 4 s. bis 4 s. 3 d. im Frühjahr allmählich bis auf 6 s. bis 6 s. 3 d. Ende September gestiegen waren, eine solche Höhe erreichten, daß sich schottische Maschinen- und Nuß-Kohlen cif Neufahrwasser theurer als schlesische Stück- und Nußkohlen franco Waggon Danzig stellten. Die Zufuhr englischer Kohlen war daher im dritten Quartal wesentlich geringer, als im selben Zeitraum der Vorjahre, während doch sonst gerade die Monate September und Oktober, in denen die meisten Verladungen nach der Provinz zur Deckung des Winterbedarfs geschehen, auch den größten Import aufwiesen. — Das Platzgeschäft mit schottischen Kohlen für Heizzwecke hörte im Herbst ganz auf, da bei den hohen Preisen die schottischen Kohlen mit den schlesischen nicht konkurriren konnten. Die Zufuhr schlesischer Kohlen ist denn auch ganz bedeutend gewesen; sie hat sich nahezu verdoppelt. Der ganze Winterbedarf der Danziger Haushaltungen ist fast ausschließlich in schlesischen Kohlen gedeckt worden. — Das Herbstgeschäft nach der Provinz war ebenfalls ganz unbedeutend und erstreckte sich fast nur auf Erledigung früherer Abschlüsse, welche in den meisten Fällen Verlust

*) Die für englische Kohlen angegebenen Preise gelten für die Tonne cif Neufahrwasser.

ließen, da auch die Kahnfrachten, infolge des niedrigen Wasserstandes der Weichsel, eine seltene Höhe erreichten. Neue Abschlüsse nach der Provinz ließen sich infolge der hohen Kohlenpreise und der hohen Kahnfrachten nicht machen; fast das ganze provinzielle Absatzgebiet für die hierherkommenden englischen Kohlen hat seinen Winterbedarf in schlesischen Kohlen gedeckt, zumal die Abladungen von Schlesien ziemlich schlank von Statten gingen. Nur englische Schmiedekohlen, deren Zufuhr auch infolge des allgemeinen Aufschwungs der Industrie etwas größer war, fanden selbst bei den hohen Preisen schlanken Absatz, da die Konkurrenz Schlesiens bei Schmiedekohlen fast ausgeschlossen ist.

Sämmtliche Preise hielten sich auch bis zum Schluß des Jahres sehr hoch; sie erfuhren sogar noch eine weitere Steigerung, da die Seefrachten Ende des Jahres bis auf 7 s. per ton gestiegen waren.

Schlesische Kohlen. Die starke Steigerung der englischen Kohlenpreise, namentlich im zweiten Halbjahr, veranlaßte einen sehr bedeutenden Bezug oberschlesischer Kohlen, sowohl in Danzig selbst, wie in der Provinz, wo die englische Kohle mehr und mehr verdrängt wurde. Nicht unwesentlich trägt dazu der neue Kohlentarif vom 1. Januar 1898 bei, der nach einzelnen Plätzen der Provinz — wir erwähnen besonders die Städte des Oberlandes, Dt. Eylau, Osterode 2c. — Ermäßigungen bis zu 10 Pf. pro Ctr. für schlesische Kohlen aufweist.

Nach der Statistik des Oberschlesischen Berg- und Hüttenmännischen Vereins sind im Jahre 1898 nach

Danzig	101 397 t
nach Neufahrwasser . .	22 373 t
zusammen	123 770 t

oberschlesischer Kohlen und Cokes verfrachtet worden, gegen 72 552 To. im Jahre vorher, also ca. 70 % mehr.

Die Preise oberschlesischer Kohlen zeigten durchweg steigende Tendenz, wenn auch in mäßigen Grenzen, namentlich für kleine Sortimente für Ziegeleizwecke, nach denen bei der enormen Preissteigerung für Steam small große Nachfrage herrschte.

Als Durchschnittspreise sind zu verzeichnen für 50 kg frei Waggon Danzig

für beste Stück-, Würfel- und Nußkohlen . .	82—86 Pf.
Förderkohlen	74—76 „
Kleinkohlen	69—71 „
Erbs- und Grieskohlen	67—75 „

geringere Marken waren je nach Qualität 2 bis 5 Pf., Exportkohlen, die lediglich für Bunkerzwecke von Seedampfern verwandt wurden, in Folge des niedrigeren Frachttarifs 2 bis 3 Pf. billiger.

Ober- und Niederschlesischer Cokes wurde in ziemlichen Mengen — hauptsächlich für Fabrikzwecke — bezogen, besonders als Ersatz für englischen Gascokes, der sehr hoch im Preise gehalten wurde.

Für **englische** und **schottische** Kohlen waren die Durchschnittspreise für 3000 kg frei Eisenbahn oder Flußfahrzeug in Neufahrwasser: Mk.:

	für englische Schmiede-Nußkohlen		für schottische Maschinen-Stückkohlen		für Steam-small-Kohlen	
	1898:	1897:	1898:	1897:	1898:	1897:
Januar	49	42,50	42	37	29	25,50
Februar	47	42	37	37	27	27
März	47	42	37	36	27	27
April	48	42	45	35,50	30	27
Mai	48	43	43	35	30	26
Juni	48	43	42	35	31	26
Juli	49,50	45	43	36	35	26
August	50	46	46	38	39	27
September	52	46	51	40	40	28
Oktober	54	49	52	41	39	29
November	54,50	49	54	42	42	29
Dezember	54	49	54	42	39	30
Jahresdurchschnitt	50,08	44,88	45,50	37,88	34	27,29

XV. Handel mit Baumaterialien.

Der Handel mit Baumaterialien verlief auch während des abgelaufenen Jahres zufriedenstellend, wenn auch nicht so lebhaft, als während der beiden vorhergegangenen Jahre.

Im **Cementgeschäft** war der Bedarf wieder überaus groß, sodaß die Fabrikationsthätigkeit der Nachfrage kaum nachkommen konnte. Die Preise sind neuerdings wesentlich gestiegen; es ist jedoch für 1899 eine bedeutende Vermehrung der Produktion vorgesehen, so daß ein Rückschlag nicht ausgeschlossen erscheint. Unsere Nachbarfabrik Bohlschau hatte ihre Produktion zu vollen Preisen bereits im Herbste verkauft, und konnte späterhin nichts abgeben.

In **Mauersteinen** war das Geschäft bis zum Spätsommer bei guten Preisen ebenfalls lebhaft. Es ließ aber alsdann nach, und die Produzenten waren hier und da zu Preisconzessionen genöthigt. Trotzdem waren die Notirungen immer noch hoch und gewährten den Ziegeleibesitzern gutes Rendement; indessen läßt sich nicht verkennen, daß die bedeutenden Neuanlagen und Erweiterungen der Ziegeleien während des letztverflossenen Jahres zu einer Ueberproduktion führen müssen, namentlich dann, wenn die Bauthätigkeit in unserer Stadt und deren Umgebung wieder nachlassen sollte.

Chamottesteine. Der Handel war wiederum unbedeutend, der Absatz nach Polen ebenfalls gering; einige Posten transitirten als Speditionsgut.

Glasirte Thonröhren und Krippen. Das Geschäft in Thonröhren war wenig belebt; in glasirten Thonkrippen entwickelte sich einige Nachfrage seitens der ländlichen Besitzer, die dieses Material neuerdings bevorzugen.

Verblendziegel wurden mehrfach für öffentliche und private Bauten verwendet, und durch schlesische Werke, sowie die Marienburger Thonwaarenfabrik geliefert.

Platten aus Thon und Cement, Werksteine aus Granit wurden vielfach verarbeitet; der Handel in diesen Artikeln war recht lebhaft.

In **Holzcement-, Asphalt- und Dachpappenfabrikaten** war der Absatz wiederum zufriedenstellend.

In **Steinkohlentheer** und **Steinkohlenpech** verlief das Geschäft bei unveränderten Preisen ziemlich still.

Asphalt-Materialien. Trinidad-Asphalt ging in größeren Quantitäten nach Polen; in Limmer-Asphalt war der Absatz unbedeutend.

Dachschiefer, sowohl ausländischer wie inländischer Herkunft, wurde in kleineren Posten hierherbezogen und hauptsächlich zur Eindeckung von Mansarden verwendet.

Belgische Dachpfannen wurden nicht gehandelt, dagegen in ziemlich bedeutendem Maße schlesische und rheinische Falzziegel.

In **schwedischem** und **polnischem Holztheer** und **Holzpech** blieb der Handel geringfügig.

* * *

Auf der **Weichsel** sind hier **angekommen:** dz:

	Cement und Kalk.	Mauersteine, Dachziegel, Thonfliesen und Thonröhren.	Asphalt, Theer und Pech.
1898:	1 685	585 610	10 360
97:	2 905	541 665	5 365
96:	400	210 795	7 090
95:	90	167 080	8 100
94:	200	187 480	5 380

und auf der **Eisenbahn:** dz:

	Cement.	Thonröhren.	Gebrannte Steine.	Bearbeitete Steine.	Schiefer.	Theer.	Dachpappe.
1898:	36 245	7415	253 605	52 660	1470	34 995	5005
1897:	44 345	3830	111 225	3 410	1145	13 305	4755

Seewärts sind hier im Jahre 1898 von Baumaterialien u. a. **eingeführt** worden: dz:

von:	Cement.	Mauer- und Dachziegel, unglasirt.	Feuerfeste Steine aus Thon.	Thonröhren.	Steine, roh oder blos behauen.	Dachschiefer.	Asphalt.	Theer.	Pech.	Dachpappe.
Pommern	97 647	24 646	2 307	61	278	327	2	445	235	763
Mecklenburg	—	2 820	—	—	—	—	—	—	—	—
Schleswig-Holstein und Lübeck	2 474	13 983	—	—	—	122	2 005	399	66	2
Hamburg	—	—	—	—	1	—	1	5	24	52
Hannover, Oldenburg, Bremen	—	—	—	—	—	—	542	32	6	—
dem Rheingebiet	—	1 602	2	—	4	—	—	—	126	—
Rußland	—	—	—	—	—	—	—	—	184	—
Dänemark	6	3 280	2 763	—	45 328	258	—	8	—	3
Schweden und Norwegen	—	6 231	17 589	5	317 106	—	—	—	—	—
Großbritannien	5	161	22 476	3 000	46	—	4 074	53 819	19 259	38
Niederländischen Häfen	—	—	—	—	—	18	37	—	401	—
Frankreich	—	—	—	—	4 394	777	—	—	—	—
Italien	—	—	—	—	—	—	1 510	—	—	—
1898:	100 132	52 723	45 187	3 066	367 157	1 502	8 171	54 707	20 301	858
1897:	77 411	154 916	43 671	1 321	429 256	1 313	9 836	57 288	10 410	1 282
1896:	97 352	144 033	47 259	2 785	494 920	1 862	12 879	43 906	9 458	1 352
1895:	68 208	73 354	48 632	1 813	397 353	4 350	9 126	28 094	13 012	3 199
1894:	79 769	62 240	53 660	8 446	695 028	8 139	13 007	36 808	11 797	2 594

Verladen wurden **stromwärts**: dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Cement und Kalk	23 860	88 470	114 710	32 385	47 835
Mauersteine, Dachziegel, Thonfliesen, Thonröhren	21 625	26 520	18 080	28 890	39 635
Steine und Steinwaaren	117 195	100 385	186 260	144 765	114 195
Theer, Pech, Harz, Asphalt	96 845	109 705	76 455	63 510	96 635

Ferner auf der **Eisenbahn**:

	Cement:	Thonröhren:	Gebrannte Steine:	Bearbeitete Steine:	Schiefer:	Theer:	Dachpappe:
nach Ost- u. Westpreußen	21 915	1 480	104 410	7 755	565	37 615	28 985
„ dem übrigen Deutschland	1 410	70	1 720	115	—	7 585	6 215
„ Polen und Rußland	75	—	85 580	295	—	6 700	35
zus. 98:	23 400	1 550	191 710	8 165	565	51 900	35 235
„ 97:	23 160	1 420	147 525	4 385	975	40 305	36 205
„ 96:	37 520	1 765	199 175	2 770	775	39 655	35 020
„ 95:	20 030	2 440	130 666	735	3 965	28 985	29 817
„ 94:	18 247	6 495	160 500	959	4 892	32 638	31 088

und **seewärts**:

Cement:	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
nach Schweden	—	—	—	—	5 800
„ Rußland	—	—	—	15 787	24 180
„ den Vereinigten Staaten von Amerika	—	—	—	2 268	—
„ deutschen Ostseehäfen	1 211	585	2 001	5	—
zus.	1 211	585	2 001	18 060	29 980
Theer und Pech:					
nach deutschen Ostseehäfen	616	438	694	413	198
„ „ Nordseehäfen	350	90	55	29	38
„ Dänemark	139	226	25	—	—
„ England	90	48	90	—	—
„ anderen Ländern	57	26	18	—	—
zus.	1 252	828	882	812	236

Dachpappe:					
nach deutschen Ostseehäfen . . .	741	953	434	1 062	353
„ „ Nordseehäfen . .	—	—	—	47	—
„ Schweden und Dänemark .	—	—	2	—	—
zus.	741	953	436	1 109	353

XVI. Papier- und Pappenfabrikation.

Seewärts sind von hier ausgegangen an Papier, Papierwaren und Pappe (ausschl. Dachpappe):

dz zu 100 kg:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
nach deutschen Ostseehäfen . . .	1 980	1 733	1 727	1 291	1 225
„ Hamburg und Bremen . .	2 323	2 741	2 468	1 007	312
„ dem Rheingebiet	9 843	12 450	3 360	4 224	1 492
„ Großbritannien	4 684	7 845	10 590	5 309	6 692
„ Belgien und Holland . . .	1 887	640	387	359	95
„ dem übrigen Europa . . .	1	18	17	414	62
zusammen	20 719	25 427	18 549	12 604	9 878

Mit der Eisenbahn sind hier verladen worden: dz:

	Holzzeugmasse:					Papier und Pappe:				
	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
nach West- und Ostpreußen . . .	1 355	520	895	183	3578	6205	4950	5215	3636	4395
„ dem übrigen Deutschland . . .	110	105	—	—	—	915	810	650	809	410
Polen	2 070	315	640	245	826	160	265	365	125	—
zusammen	3535	940	1535	428	4404	7280	6025	6230	4570	4805

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Seewärts eingeführt wurden: dz:					
Holzstoff und Cellulose	7 412	5 619	2 868	1 317	5 401
Lösch- und Packpapier	4382	2 131	2 367	1 208	770
Pappe und Papierwaren	4 822	4 030	1 290	3 092	3 315
Druck- und Schreibpapier	9 867	12 270	10 153	9 121	9 915
zusammen	26 483	24 050	16 678	14 738	19 401

Mit der Eisenbahn angekommen sind 1898 an Papierwaaren 10 935 dz von Ost- und Westpreußen, 15 340 dz von Pommern, 410 dz von Posen, 2365 dz von Schlesien und 475 dz von anderen Gebieten, zusammen 29 525 dz.

XVII. Buchdruckerei.

Es bestehen an unserem Platze zur Zeit 15 Buchdruckereien, in denen ein Personal von ungefähr 700 Personen (Gehilfen, Lehrlinge, Stereotypeure, Mädchen, Arbeiter, kaufmännische Hilfskräfte) thätig ist. Die Hauptbeschäftigung der Danziger Buchdruckereien bilden die Herstellung der täglich erscheinenden Zeitungen, von Zeitschriften, von Formularen und Berichten der Behörden und des Handelsstandes, sonstige merkantile Arbeiten und Aufträge des Buchhandels.

Wenn auch der allgemeine geschäftliche Aufschwung in unserer Stadt den Druckereien ein Mehr von Aufträgen zuführte, so beklagt man sich doch über die in Folge der schweren Konkurrenz sehr niedrigen Preise, die in immer zahlreicheren Fällen noch dadurch besonders gedrückt würden, daß das Submissionsverfahren immer allgemeiner die Art der Auftraggebung werde.

XVIII. Chemische Industrie.

a. Düngemittel. Das Geschäft in künstlichen Düngemitteln, welches, wie in unserem vorjährigen Berichte dargelegt, seit langer Zeit sehr darnieder gelegen hatte, erfuhr eine, wenn auch noch nicht sehr bedeutende, so doch immerhin erfreuliche Besserung. Den ersten Anstoß dazu gab der amerikanisch-spanische Krieg, bei dessen Ausbruch zunächst die Frachten und dann die Preise aller überseeischen Rohmaterialien eine erhebliche Steigerung erfuhren. Die anfängliche Annahme, daß diese Steigerung nur eine vorübergehende sein würde und daß nach Beendigung der Truppentransporte wieder normale Frachtraten und dann auch die alten Notirungen eintreten würden, erwies sich sehr bald als irrig, ja die Aufwärtsbewegung machte sogar um so weitere Fortschritte je mehr der Krieg seinem Ende entgegen ging und hielt auch an, als Frieden geschlossen worden war. Eine bessere Stimmung für Phosphate und Düngemittel war zum Durchbruch gekommen und hielt bis zum Schlusse der Berichtsperiode an.

Superphosphat. Die eben geschilderten Verhältnisse wirkten zunächst auf die hauptsächlichsten Rohmaterialien, Florida- und Algier-Phosphat, deren Preise nach langer Depression eine Aufwärtsbewegung begannen, welche, je weiter die Saison vorschritt, ein um so schnelleres Tempo annahm. Hochgradiges Florida-Hardrock-Phosphat notirte Anfang d. J. $6^1/_4$ Pence per ton cif Ostseehäfen, stieg in der ersten Jahreshälfte auf $7^1/_2$ bis $7^3/_4$ Pence und ging dann in wenigen Monaten sprungweise bis auf 9 und $9^1/_2$ Pence für prompte Lieferung und auf $8^1/_2$ Pence für Lieferung im Jahre 1899 in die Höhe. Eine ähnliche Aufwärtsbewegung verfolgten sämmtliche anderen Phosphate, während allerdings Superphosphat in diesem Tempo nicht folgen konnte. Immerhin konnten die Preise auch hierfür etwas erhöht werden, um so mehr, als nur wenige Fabriken noch größere Quantitäten billigen Rohmaterials zur Verfügung hatten und mit den neuen hohen Einstandspreisen rechnen mußten. Nachdem man Jahre lang bei stets rückgängiger Konjunktur gearbeitet hatte, war dieser Umschwung doch immerhin ein Lichtblick, wenngleich man sich darüber nicht täuschen darf, daß die zuletzt erzielten Superphosphat-Preise in keinem Verhältniß zu den enorm gestiegenen Phosphatnotirungen stehen. Der Bedarf an Superphosphat in den östlichen Provinzen war recht rege und die Läger räumten sich fast überall. Die Landwirthe mußten sich entschließen, die allgemein geforderten höheren Preise anzulegen, was ihnen aber um so leichter wurde, als die große und gute Ernte ihre Kaufkraft steigerte. Weniger günstig lagen die Verhältnisse in Ostpreußen. Widriges Wetter hatte dort die Ernte verzögert und beeinträchtigt, und in Folge dessen entsprach der Bedarf an Superphosphat weder demjenigen in den anderen Provinzen, noch den gehegten Erwartungen, so daß am Schlusse der Saison in dieser Provinz die Läger nicht vollständig geräumt waren.

Thomasphosphatmehl. Um dem Syndikat der rheinisch-westfälischen Fabriken, welches den Markt fast vollständig beherrscht, die Spitze zu bieten, hatte sich eine „Bezugsvereinigung der deutschen Landwirthe" gebildet, zu welcher alle größeren landwirthschaftlichen Vereine und Genossenschaften gehörten. Die im Frühjahr zwischen diesen beiden Gruppen gepflogenen Verhandlungen schienen Anfangs zum Ziele zu führen, scheiterten aber in der letzten Stunde und es entbrannte ein harter Kampf, in welchem die Bezugsvereinigung die Parole ausgab: „Kauft kein Thomasphosphatmehl". In wie weit das Gros der Landwirthe dieser Mahnung Folge geleistet hat, entzieht sich unserer Beurtheilung, nur so viel können wir sagen, daß bei uns das Geschäft viel umfangreicher war als in den Vorjahren und große Anstrengungen gemacht werden mußten, um den größeren Bedarf zu befriedigen. Nach Schluß der Saison schlossen die beiden Krieg führenden Gruppen wieder Frieden.

b. Knochen-Verarbeitung. Die Knochen-Verarbeitung war während des ganzen Jahres eine normale. Was die Knochenprodukte anbetrifft, so war Knochenfett meistens nicht sehr begehrt, behauptete aber im Allgemeinen seinen Preis. Knochenleim fand in der ersten Hälfte des Jahres gute Frage bei festen Preisen. Dann aber warfen die österreichischen Fabrikanten ihre Ueberproduktion auf den deutschen Markt, der dadurch einen Druck erfuhr.

Für Knochenmehl herrschte gute Frage zu ziemlich unveränderten mitunter etwas besseren Preisen.

c. Cyan-Produkte. Für Cyan-Produkte blieb die schon Ende v. J. eingetretene Festigkeit der Preise bestehen; die Preise von Blaukali und Blaunatron erfuhren im Sommer eine mäßige Besserung, welche sich für ersteren Artikel in der zweiten Jahreshälfte allerdings nicht voll behaupten konnte. Es herrschte jedoch lebhafte Frage für Blaukali auf nächstjährige Lieferung, woraus zu schließen ist, daß man eher an ein Steigen als an ein Fallen der gegenwärtigen Preise glaubt.

d. **Bernsteinlack- und Firnißfabrikation.** Die diesen Geschäftszweig vertretende Firma Ed. Pfannenschmidt berichtet:

Während in den verflossenen Jahren in unserer Fabrik nur ausschließlich garantirt reine Bernsteinlacke gearbeitet wurden, welche in ganz Deutschland einen wohlberechtigten Ruf genießen, da Bernstein das härteste und widerstandsfähigste Material für Lacke ist, mußten wir uns in diesem Jahre entschließen, neben diesen Fabrikaten auch Lacke einzuführen, die aus anderen minderwerthigen Stoffen gearbeitet sind. Der Grund hierfür liegt in dem Umstande, daß wir den für die Fabrikation nothwendigen Bernstein nicht mehr in den erforderlichen Mengen und Qualitäten von der einzigen Produktionsquelle, der Firma Stantien & Becker in Königsberg i. Pr., erhalten.

Stantien & Becker halten es von ihrem kaufmännischen Standpunkt aus für geeignet, im Vergleich zu früheren Jahren nur noch ganz geringe Mengen von Rohwaare abzugeben; sie fabriciren selbst ein Halbprodukt, sogen. Bernstein-Colophon, das sie mit erheblichem Nutzen an die Lackfabrikanten weitergeben.

Nach unseren langjährigen Erfahrungen gereicht diese Manipulation der Firma Stantien & Becker der gesammten Lack-Industrie zum Nachtheil, da bei der von dieser Firma vorgenommenen Schmelzung des Rohbernsteins nicht mit der Sorgfalt vorgegangen wird, wie es von dem Wollen und Können des einzelnen Lackfabrikanten abhängt.

Colophonlacke haben unseres Erachtens nicht die guten Eigenschaften der aus Rohbernstein gearbeiteten Lacke; ferner stellen erstere sich in Folge der Verarbeitung von Colophon erheblich theurer. Wir sehen daher mit Sehnsucht der staatlichen Uebernahme des Bernsteinbergwerks entgegen in der Hoffnung, daß dadurch jeder Fabrikant diejenigen Mengen und Sorten Rohbernstein erhalten wird, die er für seinen Bedarf verbraucht, damit nicht eine Industrie, die in Deutschland seit ca. einem halben Jahrhundert existirt und durch stete Verbesserungen ihr Ziel darin erblickt, ausländische und namentlich englische Konkurrenz zu verdrängen, durch Vorgehen einer einzelnen Firma in ihrem weiteren Gedeihen gehemmt wird.

XIX. Gartenbau.

Das Absatzgebiet für die Erzeugnisse der hiesigen Gärtnereien umfaßt in erster Reihe den hiesigen Platz und im weiteren unsere heimische und die angrenzenden Provinzen. Darüber hinaus ist der Vertrieb von Danziger Gartenbau-Produkten nur ein geringer.

Das Geschäft dürfte im allgemeinen im vergangenen Jahre gegen früher eine Besserung erfahren haben, wenngleich die Preise immer noch sehr gedrückt waren und nicht im rechten Verhältniß zu den hohen Anforderungen standen, welche die Käufer an die Qualität der Produkte stellen. Die Einfuhr von Schnittblumen während der Wintermonate aus Italien und Frankreich war im verflossenen Winter kleiner als sonst. Starker Frost und andere Witterungsunbilden machten in jenen Gegenden ihren nachtheiligen Einfluß zu Gunsten unseres lokalen Gartenbaues geltend.

Was die einzelnen Geschäftszweige betrifft, so haben die Baumschulen guten Absatz zu verzeichnen. Sowohl Obstbäume wie Ziergehölze und Alleebäume wurden stark gekauft, so daß mit vielen Artikeln dieses Geschäftszweiges geräumt worden ist. Der Absatz von Topfgewächsen hat gegen frühere Jahre eine geringe Besserung erfahren, wenngleich er noch viel zu wünschen übrig läßt. Es hängt das damit zusammen, daß man hier vielfach den Zusammenstellungen aus abgeschnittenen Blumen den Vorzug vor Topfgewächsen giebt. Die Blumenbinderei, sowie der Umsatz in Florblumen, Feld-, Gemüse- und Blumensamen bewegten sich in den Grenzen der Vorjahre.

Geklagt wird über den mit jedem Jahre stärker hervortretenden Mangel an gärtnerischen Arbeitskräften.

XX. Schiffs- und Maschinenbau.

Die Thätigkeit unserer Schiffs- und Maschinenbauanstalten war eine sehr rege und kam der des guten Vorjahres gleich. Nur das Reparaturgeschäft der Werften war weniger lebhaft, weil die Dampfer des im allgemeinen günstigen Frachtenstandes wegen ungern auflegten und Ausbesserungen möglichst hinausschoben, während die Instandsetzung von Segelschiffen, wenn überhaupt vorgenommen, auf das äußerste Maß beschränkt wird.

Geklagt wird darüber, daß die pünktliche Fertigstellung der übernommenen Neubauten vielfach durch die schwierige Materialbeschaffung von den mit Aufträgen überlasteten einheimischen Hüttenwerken und durch den andauernden Mangel an tüchtigen Arbeitskräften erschwert wurde. Die andauernd günstige Lage der westdeutschen Industrie entzieht den östlichen Provinzen eine große Anzahl, namentlich jüngerer Arbeitskräfte, die nach beendeter Ausbildung die Heimath verlassen, um nicht wieder zurückzukehren.

Aus den Einzelberichten heben wir das Folgende hervor:

Die Schiffswerft von **J. W. Klawitter** stellte fertig:

1 Dampfbarkasse von 70 I. P. S. für den Eisbrechbetrieb der Weichselstrombau-Verwaltung,
1 Bereisungsdampfer von 300 I. P. S. für die Hafenbauinspektion Kolbergermünde,
1 Schleppdampfer von 200 I. P. S. für den Schleppverkehr auf der Weser,
1 Bereisungsdampfer von 300 I. P. S. für die Hafenbauinspektion Pillau,
1 Hinterraddampfer von 250 I. P. S. für den Schleppverkehr auf der Weichsel,
1 Naphtha-Transportdampfer von 400 I. P. S. für das Kaspische Meer,
1 Transportfahrzeug für den Danziger Magistrat.

Am Ende des Jahres befanden sich im Bau:

1 Seefrachtdampfer von 1500 Tons für Stettin,
2 Dampfbaggerprähme von je 250 I. P. S. und
1 Seitenraddampfer für die Königliche Regierung,
1 Schrauben-Schleppdampfer für Memel,
1 Hinterraddampfer und
1 Passagier- und Schleppdampfer für Danziger Rechnung.

Die Zahl der beschäftigten Arbeiter und Beamten stieg bis auf 650.

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede derselben Firma arbeitete während des ganzen Jahres unter Zuhilfenahme von Ueberstunden, um die vorliegenden Aufträge zu bewältigen, und ebenso war die Beschäftigung der Eisen- und Metallgießerei eine recht rege. Die Firma hat sich entschlossen, ihre Anlagen durch umfangreiche Neubauten und Erweiterungen zu vergrößern, um der gesteigerten Nachfrage im Maschinen- und Kesselbau zu begegnen. Es wurden 12 Maschinen mit 2700 I. P. S. und 13 Kessel mit 1110 qm Heizfläche fertiggestellt. Sie waren in der Hauptsache für die Schiffsneubauten der Firma bestimmt, außerdem für eine stationäre Anlage in Danzig und für einen Frachtdampfer der hiesigen Flußschiffs-Rhederei. Im Umbau befand sich am Ende des Jahres die Maschinen- und Kesselanlage eines fiskalischen Dampfers von 400 I. P. S.

Auf der **Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co.** wurden fertiggestellt:

3 Dampfeimerbagger französischen Auftrages für Rußland,
1 Hinterrad-Dampfer für Bromberg,
5 Schiffskessel mit einer Gesammtheizfläche von 260 qm.

Am Schlusse des Jahres waren noch im Bau:

1 Passagier-Dampfer für Flensburg,
1 Fracht-Dampfer „ „
1 Fracht-Dampfer für Danzig,
2 große eiserne Oderkähne für Breslau,
1 Dampfwasserfahrzeug für die Kaiserliche Marine zu Danzig, sowie
4 Schiffskessel mit zusammen 230 qm Heizfläche.

Die Durchschnittszahl der beschäftigten Arbeiter betrug 127 Mann gegen 102 Mann im Vorjahre.

Von der Werft von **F. Schichau, Schiffswerft zu Danzig,** wurden abgeliefert:

der Schnelldampfer „Kaiser Friedrich“ an den Norddeutschen Lloyd, Bremen,
ein Seitenraddampfer von 75 m Länge an die Mannheimer Lagerhausgesellschaft, Mannheim,
ein gleiches Schiff an die Mannheimer Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Mannheim,
ferner nach erfolgtem Umbau:
S. M. S. „Bayern“ an die Kaiserlich Deutsche Marine,
das Kanonenboot „Iltis“ an die Kaiserlich Deutsche Marine,

Im Bau verblieb am Jahresschluß:

ein Kanonenboot „Ersatz Hyäne",

ferner sind hinzugekommen:

ein großer Panzer (Linienschiff A) von ca. 11 800 To. Deplacement, für die Kaiserlich Deutsche Marine,

ein großer Fracht- und Passagierdampfer von 19 650 To. Deplacement für den Norddeutschen Lloyd, Bremen,

ein Kreuzer von ca. 3000 To. Deplacement für die Kaiserlich Russische Marine,

ein kleiner Frachtdampfer von ca. 470 To. Deplacement für die Elbinger Dampfschiffsrhederei F. Schichau in Elbing.

Die höchste Zahl der beschäftigten Leute betrug rund 1950 Mann.

Der Eisengießerei und Maschinenbauanstalt von **Carl Steimmig & Co.** gaben die aus dem Vorjahre übernommenen Arbeiten reichliche Beschäftigung. Die Firma beschäftigte durchschnittlich etwa 220 Arbeiter. Sie führte an neuen Aufträgen aus:

1 compl. Dampfanlage für eine hiesige Brauerei,

1 Dampfkessel für eine auswärtige Brauerei,

1 „ „ „ Ziegelei,

1 Naßluftpumpe,

1 Reservoir für den Wasserthurm in Allenstein und diverse andere Blecharbeiten und Eisenkonstruktionen.

An neuen Aufträgen gingen ferner ein und sind theilweise in der Ausführung begriffen:

1 Schiffsmaschine von 40 P. S.	für hiesige Werften,
1 „ „ 60 „	
1 „ „ 100 „	
1 „ „ 132 „	
1 „ „ 160 „	

2 Dampfmaschinen von ca. 150 P. S. für eine hiesige Neuanlage,

1 Dampfmaschine von 250 P. S.

Die Eisengießerei lieferte etwa 510 Tons Gußwaaren.

Die auf dem Grundstücke der Firma errichtete Tiegel-Stahlgießerei System Haberland kam im Frühjahr 1898 in Betrieb. Es hat an Aufträgen für dieselbe zwar nicht gefehlt, doch ist eine volle Beschäftigung der Anlage erst zu erwarten, wenn sich das für unsere Provinzen neue Produkt mehr eingeführt haben wird.

Die **Nordische Electricitäts-Actiengesellschaft** erwarb im Berichtsjahre käuflich die Ostdeutschen Industriewerke Marx & Co. und führt deren Geschäfte in diesem Jahre als getrennte Abtheilung weiter. Sie berichtet:

In der Elektricitäts-Abtheilung wurden fertiggestellt und dem Betriebe übergeben die Lichtcentralen zu Strasburg in Westpr. und Briesen, und im Anschluß an die Centrale Briesen wurde die erste elektrische Kleinbahn mit normaler Spurweite in Westpreußen eröffnet. Die Centrale Graudenz wurde nahezu vollendet. — In der Installations-Abtheilung waren wir befriedigend beschäftigt.

In das neue Jahr übernommen wurden Aufträge für den Bau einer elektrischen Centrale für Licht- und Kraft-Abgabe und einer elektrischen Straßenbahn in Stolp i. P., sowie auf den Bau einer Straßenbahn durch die Stadt Memel. — Außerdem wurden eine Reihe von Aufträgen der Installations-Abtheilung in das neue Jahr übernommen.

In der Abtheilung Ostdeutsche Industriewerke Marx & Co. wurden gebaut insgesammt:

49 Wasserreinigungs-Anlagen mit einer Gesammtleistung von 801 cbm per Stunde, hiervon für das Inland 12 Stück, für das Ausland 37 Stück.

Abgeliefert wurden ferner im Berichtsjahre:

10 Zweiflammrohr-Dampfkessel mit einer Gesammtheizfläche von 527 qm.

An Eisenkonstruktionen und Tankbauten wurden geliefert:

eine Reihe von Gasometerglocken, ferner 3 Petroleumtanks für die Deutsch-Russische Naphtha-Import-Gesellschaft in Schellmühl, des Weiteren eine erhebliche Anzahl von eisernen Gittermasten für Straßenbahnbetrieb, Dachkonstruktionen, Bassins 2c.

Die Gießerei-Abtheilung war nur in den ersten neun Monaten des Jahres beschäftigt, weil sie wegen erheblicher baulicher Erweiterungen die drei letzten Monate des Jahres außer Betrieb gesetzt werden mußte.

In das neue Jahr übernommen wurden an Aufträgen:

13 Wasserreinigungs- und Filtrations-Anlagen und

13 Zweiflammrohr-Dampfkessel

sowie sehr erhebliche Aufträge an Eisenkonstruktionen.

XXI. Rhederei.

Das Jahr 1898 war für unsere Rhederei ein günstiges. Die Resultate der hier beheimatheten Dampfer sind, mit wenigen Ausnahmen, gut und theilweise sogar glänzend zu nennen. Auch in diesem Jahre war es der Export aus Amerika, welchem der Weltfrachtenmarkt in erster Reihe seine feste Tendenz zu verdanken hatte. Die Verschiffungen von Baumwolle, Getreide und anderen Produkten aus amerikanischen Häfen haben 1898 den großen Export von 1897 noch weit übertroffen. Dazu nahm der spanisch-amerikanische Krieg eine ganze Flotte von Handelsfahrzeugen in Anspruch, denen von den Krieg führenden beiden Nationen lohnende Beschäftigung geboten wurde. Die Leiter'sche Getreidespekulation, die vorübergehende Aufhebung des Weizenzolls in Frankreich, die Ausschließung Chinas gaben eine weitere Veranlassung zur Frachtensteigerung auf dem Weltmarkt. Von Newyork, Baltimore und Philadelphia wurde nach Großbritannien und dem Continent bis zu 5 s 3 d für 480 Ꞧ Weizen oder Mais bezahlt, und am Schluß des Jahres betrug der Frachtsatz immerhin noch 3 s 6 d. Natürlich wirkten diese günstigen Verhältnisse des großen Marktes vortheilhaft auf die Ostseefrachten. Besonders erfreulich für uns waren die Frachtraten für Kohlen von Großbritannischen Häfen nach der Ostsee; von der Tyne nach Danzig wurde z. B. bis zu 7 s 6 d per ton bezahlt, eine Rate, die selbst die Rückfahrt in Ballast von der Ostsee nach den Kohlenhäfen noch lohnend machte, und dieses Verhältniß beeinflußte natürlich wieder den Stand der Dielenfrachten von der Ostsee günstig.

Was unseren lokalen Frachtenmarkt anbetrifft, so ist für die Ausfrachten von Danzig eine beträchtliche Steigerung nicht zu verzeichnen gewesen. Da unser Import von Jahr zu Jahr in erfreulicher Weise steigt, während leider von unserem Export das Gleiche nicht zu berichten ist, so haben wir fast stets ein reichliches Angebot des durch die Entlöschung hier verfügbar werdenden Schiffsraums, und dieser Umstand läßt nur selten eine durchgreifende Besserung in den Ausfrachten zu. Ganz besonders zeigt sich dies bei Frachten nach den in regelmäßiger Tour von hier befahrenen Häfen. Dazu kommt, daß die in der Küstenfahrt beschäftigten Dampfer im letzten Jahre eine neue, nicht zu unterschätzende Konkurrenz dadurch erhielten, daß größere Mengen von Eisenbahnschwellen von hier nach deutschen und holländischen Häfen durch den Kaiser Wilhelm-Kanal mit Leichterfahrzeugen im Schlepptau von starken, für diese Zwecke erbauten Dampfern befördert wurden, während größere Posten westfälischer Kohle mit den gleichen Beförderungsmitteln hierher gelangten.

Der ganz ungewöhnlich milde Winter erlaubte einen ununterbrochenen Schiffsverkehr nach und von unserem Hafen. Der nördliche Theil der Ostsee hatte aber einen langen Nachwinter und blieb bis spät in den Mai durch Eis blockirt. Es kamen daher im ersten Frühjahr viele Dampfer in der südlichen Ostsee an den Markt, und dieses reichliche Raumangebot hielt die Frachten hier sehr niedrig. Erst Ende April machte sich eine Aufbesserung der Ausfrachten bemerkbar.

Trotz unseres eislosen Winters hat sich ein nennenswerthes Befrachtungsgeschäft in Eis von Norwegen nach unserem Platze, wie wir es sonst nach eislosen Wintern kennen, nur im beschränkten Maaße entwickelt, da Eis aus den ostpreußischen Seeen bahnwärts wesentlich billiger hergeliefert als von Norwegen bezogen werden konnte.

Nach den Vereinigten Staaten von Amerika und nach Canada wurden 1898 etwa 75000 tons Zucker von hier verladen; die Fracht betrug zwischen 8 s 3 d und 10 s 6 d per ton.

Wir geben die folgenden Frachten in vergleichender Uebersicht:

1. für Segelschiffe:

a) für das Load (50 Kubikfuß engl.) kantiges Fichtenholz:

		1. Quartal:	2. Quartal:	3. Quartal:	4. Quartal:
nach **Kohlenhäfen** der **Ostküste Englands**	1898:	6 s—7 s 6 d	6 s 3 d—7 s	7 s—8 s 3 d	—
	1897:	8 s—7 s	7 s 3 d	7 s 3 d—10 s 9 d	11 s
	1896:	7 s 6 d	7 s 6 d—6 s	7 s—9 s	8 s 3 d—10 s
	1895:	6 s	6 s 3 d	6 s 3 d—6 s 6 d	—
	1894:	7 s	6 s 9 d	6 s $10^1/_2$ d—6 s 9 d	—

2. für Dampfer:

b) für die Tonne Zucker:

nach **London**	1898:	5 s 3 d—6 s	5 s 9 d—6 s	6 s—6 s 6 d	7 s 3 d—6 s
(als Theilladung und	1897:	6 s—6 s 6 d	6 s—6 s 6 d	6 s—7 s 6 d	7 s 6 d—6 s
in ganzen Ladungen)	1896:	5 s 6 d—6 s 6 d	5 s 6 d—6 s 6 d	6 s 6 d—7 s	10 s 3 d—7 s
	1895:	7 s—5 s	5 s 6 d—6 s 6 d	5 s 6 d—6 s 6 d	7 s 6 d—6 s
	1894:	6 s 6 d—5 s 6 d	6 s 6 d—7 s	6 s 6 d—7 s	6 s 6 d—5 s 6 d

c) für das Load Eisenbahnschwellen:

nach **Ostende** und **Gent** für eichene . . .	1898:	8 s 9 d—8 s $7^1/_2$ d	8 s 6 d—9 s 9 d	9 s 3 d—10 s 6 d	10 s 6 d—10 s
	1897:	9 s—8 s 9 d	8 s 6 d—8 s 9 d	8 s 6 d—9 s 9 d	9 s 9 d—8 s 9 d
	1896:	8 s—8 s 6 d	8 s 9 d—9 s	8 s 6 d—9 s	9 s 3 d—11 s
	1895:	8 s 3 d	8 s 6 d—9 s	8 s $7^1/_2$ d—9 s $1^1/_2$ d	8 s 6 d
	1894:	9 s—8 s	8 s—9 s	8 s 6 d—8 s	9 s—8 s 6 d

d) Seefrachten für Steinkohlen von Kohlenhäfen der Ostküste Englands und Schottlands nach Neufahrwasser für die englische Tonne:

1898:	5 s—4 s $7^1/_2$ d	4 s 6 d—5 s 3 d	5 s—7 s 3 d	7 s—5 s $9^1/_2$ d
1897:	3 s 6 d—4 s 9 d	3 s 9 d—4 s 6 d	4 s 3 d—5 s 9 d	5 s 9 d—6 s $1^1/_2$ d
1896:	3 s 9 d—4 s 3 d	4 s 3 d—4 s	4 s—5 s 9 d	5 s 9 d—4 s 3 d
1895:	3 s 4 d—4 s 3 d	4 s 6 d—4 s 9 d	4 s—5 s	4 s 9 d—3 s 9 d
1894:	4 s 6 d—3 s 6 d	3 s 9 d—4 s	4 s—3 s 9 d	5 s 3 d—3 s 9 d

Die Rhederei Danzigs bestand zu Ende des Jahres 1897 aus 10 Segelschiffen (von zusammen 12 894 cbm = 4552 R. T.) und aus 26 Dampfschiffen (von zusammen 34 398 cbm = 12 136 R. T.), insgesammt 36 Seeschiffen (von zusammen 47292 cbm = 16688 R. T.). Im Laufe des Jahres 1898 kam durch Ankauf ein Dampfschiff zu, während ein Dampfschiff durch Verkauf abging und zwei Segelschiffe verloren wurden; demnach schließt das Jahr 1898 mit einem Bestand von 8 Segelschiffen (von zusammen 9878 cbm = 3486 R. T.) und 26 Dampfschiffen (von zusammen 36518 cbm = 12885 R. T.), insgesammt 36 Seeschiffen (von zusammen 46 396 cbm = 16 371 R. T.). Ende 1898 waren außerdem 11 Küstenfahrzeuge hier heimathberechtigt.

Ferner waren für den Verkehr im Hafen, auf der Rhede und in der Danziger Bucht, sowie auf den ost- und westpreußischen Binnengewässern — von fiskalischen Fahrzeugen abgesehen — 57 Bugsir-, Personen- und Frachtdampfer, einschließlich eines Eisbrechdampfers, vorhanden.

* * *

Verzeichniß der Danziger Rhederei und ihrer Größe

am Anfange des Jahres 1899.

Namen der Herren Rheder	Namen der Schiffer	Namen der Schiffe	Bauart	Kubikmeter	Reg.-Tons	Bemerkungen
Behnke & Sieg.	M. Garbe.	Gedania.	Schraubendampfer	2609	921	
	C. Boese.	Elsie.	"	2068	730	
	C. Vierow.	A. W. Kafemann.	"	1476	521	
	F. Gerowski.	Emily Rickert.	"	833	294	
Paul Ed. Berentz.	W. Waak.	Pauled.	Bark (Kupferb.)	1927	680	
	H. Schuldt.	Elise Link.	" (Zinkb.)	1454	513	
Otto Münsterberg.	H. Banselow.	Vera.	Bark	1031	364	
Ferd. Prowe.	W. Andreis.	Adlershorst.	Schraubendampfer	535	188	
F. G. Reinhold bezw. D. Siedler.	E. Schindler.	Minna.	Schraubendampfer	1686	595	
	H. Witt.	Carlos.	"	1591	561	
	R. Arends.	Martha.	"	1476	521	
	A. Wunderlich.	Emma.	"	1122	396	
	E. Mews.	Sophie.	"	1018	359	
	P. Papist.	Mietzing.	"	830	293	
	G. Peters.	D. Siedler.	"	819	289	
	P. Bialke.	Lotte.	"	751	265	
	F. Scharping.	Zoppot.	"	647	228	
Th. Rodenacker.	E. Beyer.	Julia.	Schraubendampfer	2164	763	
	C. Diekow.	Oliva.	"	2065	729	
	W. Holm.	Freda.	"	1757	620	
	E. Rosalski.	Agnes.	"	1556	549	
	O. Nikolai.	Brunette.	"	1517	535	
	R. Penner.	Annie.	"	1456	514	
	O. Köster.	Jenny.	"	1342	474	
	A. Lintner.	Blonde.	"	1028	363	
Danziger Dampfer-Aktien-Gesellschaft, Direktor Th. Rodenacker.	W. Belitz.	Herkules.	Schraubendampfer	1909	673	
	E. Blank.	Echo.	"	1660	586	
	J. Wilke.	Artushof	"	1400	494	
	W. Kutscher.	Mlawka.	"	1203	424	
Schoenberg & Domansky.	R. Isendyk.	Danzig.	Bark	1372	484	
	E. Zessin.	Maria.	"	1366	482	
	G. Neitzke.	Paul Gerhardt.	Brigg	745	263	
Ernst Wendt.	W. Masur.	Königin Elis. Louise	Bark	1374	485	
	O. Ringe.	Jupiter.	Brigg	609	215	

* * *

Ueber die Reisen, welche von den zur Danziger Rhederei gehörigen Schiffen 1898 zurückgelegt sind, giebt die nachstehende Tabelle Auskunft:

nach: / von:	Danzig	anderen deutschen Ostseehäfen	deutschen Nordseehäfen	Rußland u. Finnland	Schweden u. Norwegen	Dänemark	Niederlande und Belgien	Großbritann. und Irland	Frankreich	Spanien, Portugal u. Nordafrika	Italien	Griechenland	Oesterreich	Amerika	Summa 1898:	1897:	1896:
Danzig	—	33	3	3	11	9	52	176	—	—	—	—	—	—	287	285	307
davon mit Ladung	—	*5*	*3*	—	*6*	*2*	*52*	*176*	—	—	—	—	—	—	*244*	*237*	*265*
anderen deutschen Ostseehäfen	12	21	1	4	13	2	1	21	—	17	—	—	—	1	96	75	67
davon mit Ladung	*4*	*15*	*1*	*4*	*11*	*1*	*4*	*21*	—	*17*	—	—	—	*1*	*79*	*53*	*48*
deutschen Nordseehäfen	6	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	8	8	9
davon mit Ladung	*6*	—	—	—	—	—	—	*2*	—	—	—	—	—	—	*8*	*7*	*6*
Rußland und Finnland	18	8	—	7	6	3	—	4	1	1	—	—	—	—	48	38	43
davon mit Ladung	*7*	*4*	—	—	—	—	—	*4*	—	*1*	—	—	—	—	*16*	*23*	*19*
Schweden und Norwegen	16	14	—	6	10	3	2	3	—	—	—	—	—	—	54	53	55
davon mit Ladung	*9*	*4*	—	*5*	*5*	—	*2*	*3*	—	—	—	—	—	—	*28*	*29*	*36*
Dänemark	7	2	—	6	1	—	—	4	1	—	—	—	—	—	21	29	31
davon mit Ladung	*7*	*2*	—	*6*	—	—	—	*4*	*1*	—	—	—	—	—	*20*	*24*	*29*
Niederlande und Belgien	93	—	—	4	2	—	6	4	3	3	3	3	—	1	122	97	114
davon mit Ladung	*93*	—	—	*4*	*2*	—	*3*	*3*	*3*	*3*	*3*	*3*	—	*1*	*118*	*83*	*102*
Großbritannien und Irland	126	12	3	10	3	4	59	115	10	4	1	2	—	1	350	338	347
davon mit Ladung	*124*	*9*	*1*	*9*	*1*	*2*	*6*	*12*	*1*	*4*	*1*	*2*	—	*1*	*173*	*173*	*166*
Frankreich	9	3	—	5	6	—	—	7	1	—	—	—	—	—	31	28	41
davon mit Ladung	*9*	*3*	—	*5*	*6*	—	—	*6*	—	—	—	—	—	—	*29*	*28*	*39*
Spanien, Portugal u. Nordafrika	—	—	—	1	1	—	—	6	15	7	3	—	—	—	33	35	34
davon mit Ladung	—	—	—	*1*	*1*	—	—	*5*	—	—	*2*	—	—	—	*9*	*13*	*20*
Italien	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	3	—	—	—	12	8	11
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	*9*	—	—	*1*	—	—	—	*10*	*6*	*10*
Griechenland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5	—	23
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*15*
Oesterreich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amerika	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	6	5
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	*1*	—	—	—	—	—	—	*1*	*2*	*3*
Summa 1898:	287	93	7	46	53	21	123	352	31	32	15	5	—	4	1069	—	—
davon mit Ladung	*259*	*42*	*5*	*34*	*32*	*5*	*67*	*246*	*5*	*25*	*7*	*5*	—	*3*	*735*	—	—
1897:	289	70	9	39	52	31	95	340	29	35	4	—	—	7	—	1000	—
davon mit Ladung	*270*	*31*	*4*	*29*	*29*	*5*	*41*	*235*	*2*	*25*	*2*	—	—	*3*	—	*676*	—
1896:	310	69	9	44	57	32	115	338	43	35	10	23	1	2	—	—	1088
davon mit Ladung	*291*	*33*	*3*	*37*	*37*	*4*	*52*	*237*	*8*	*29*	*2*	*23*	*1*	*1*	—	—	*758*

Digitized by Google

XXII. Binnenschiffahrt.

Die **Binnenschiffahrt** begann im Jahre 1898, weil wir keinen Winter gehabt hatten, bereits Anfangs März und endete, weil auch der Herbst, von einer kurzen Kälteperiode im Oktober abgesehen, keinen Frost brachte, erst Anfangs Dezember. Es gab das ganze Jahr hindurch viel zu fahren, und die Schifferfrachten sowie die Kahnmiethen hielten sich deshalb auf einer mehr oder weniger beträchtlichen Höhe. Der Hochsommer brachte sehr kleines Wasser und in Verbindung damit sehr lange dauernde Bergfahrten unter Segel und stark erschwerte, kostspielige Dampferfahrten sowohl berg- wie thalwärts. Eigenartige Konkurrenzverhältnisse machen es unmöglich, hier dem Beispiele der Dampfer-Rhedereien auf den westlicheren Strömen zu folgen, die bei schlechtem Wasser und in den kurzen Tagen des Spätherbstes mit Rücksicht auf die größeren Betriebskosten ihre Frachtsätze erhöhen. Hier ist eher das Gegentheil der Fall gewesen.

Immerhin dürften die geschäftlichen Ergebnisse unserer Binnenschiffahrt im Jahre 1898, wenn sie auch noch weit davon entfernt sind, als befriedigende bezeichnet werden zu können, doch nicht so ungünstige gewesen sein, wie das leider in einer langen Reihe der vorhergehenden Jahre der Fall war.

Ueber den Frachtverkehr in den einzelnen Artikeln ist im Abschnitt XXIV. unter Ziffer 2 eingehenderes statistisches Material beigebracht. Hier sei nur hervorgehoben, daß im Verkehr zu Thal die Einlager Schiffs-Schleuse von einem Güterquantum von 231 376 Tonnen passirt worden ist, das sind 15 343 Tonnen mehr als 1897. Im Verkehr zu Berg betrug die durch die Einlager Schiffsschleuse gegangene Gütermenge 265 476 Tonnen, was gegen 1897 eine Zunahme von 7446 Tonnen bedeutet. Der Verkehrszuwachs zu Thal ist namentlich der Mehrbeförderung von Rohzucker und Melasse zuzuschreiben; im Verkehr zu Berg vertheilt sich die Zunahme auf eine Reihe von Speditionsartikeln, unter denen namentlich Roheisen hervorzuheben ist.

XXIII. Speditionsgeschäft.

Für den Danziger Speditionshandel ist 1898 als ein ungewöhnlich günstiges Jahr zu bezeichnen. Stets ungehinderte Seeschiffahrt, durch verstärktes Dampfermaterial mehr als früher leistende Flußschiffahrt, Regsamkeit auf allen Gebieten der Industrie in unserm deutschen und russischen Hinterlande, das waren die Hauptmomente, deren Einflusse die bezeichnete günstige Gestaltung unseres Speditionsgeschäfts zuzuschreiben ist. Die Zufuhren an Speditionsgütern waren oft so groß, daß die Unzulänglichkeiten unserer Hafen-, besonders unserer Umschlagseinrichtungen sich auf das schärfste fühlbar machten. Als solche sind zu nennen: Das Fehlen moderner Krähne, der Mangel an Arbeitern, die drückende Enge der in Neufahrwasser zur allgemeinen Benutzung vorhandenen Zollschuppen, der Mangel an offenen Hallen, der für den Umschlag trocken zu haltender Güter gänzlich ungenügende Zustand der ungepflasterten Kais. Wir haben an andern Stellen dieses Berichts dargelegt, welche Maßnahmen wir zur Abstellung der oben bezeichneten Mißstände für erforderlich erachten und wie wir ihre Durchführung zu fördern bestrebt sind.

Von denjenigen Handelsgütern, welche ausschließlich oder doch zum großen Theile in Spedition über unsern Hafen gehen, sind u. a. seewärts importirt worden: dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Baumwolle	4 226	4 378	782	6 240	37 759
Drogen, Chemikalien u. künstl. Düngemittel	573 222	545 282	477 198	434 991	390 220
Roheisen	247 330	213 566	189 562	152 788	198 183
Verarbeitetes Eisen und Eisenwaren	321 222	297 632	364 513	228 391	340 594
Cement	100 132	77 411	97 352	68 208	79 769
Farbenerden	3 054	3 684	3 445	4 225	3 742
Porzellanerde	10 902	17 364	13 521	11 610	10 797
Rohe Rindhäute	52 732	56 232	61 500	37 540	64 812
Maschinen, Dampfkessel und Fahrzeuge	77 099	59 387	39 110	38 766	45 980
Kupfer, rohes	12 383	12 433	9 233	9 341	12 189
Eisenerze	830 866	620 770	276 267	30 234	16 314
Steine, roh oder blos behauen	367 157	429 256	494 920	397 353	695 028

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Chamottesteine, Ziegel, Thonröhren . .	100 926	199 906	194 077	124 375	124 346
Fichtenharz	26 545	27 790	28 521	39 649	32 240
Talg	32 874	23 363	19 112	20 022	23 381
Reis	66 463	44 284	51 581	38 841	47 969
Gewürze	7 094	7 519	8 048	7 214	7 240
Cichorien, gebrannt oder gemahlen . . .	14 421	16 862	15 388	16 665	15 342

Ueber einen Theil der vorstehend aufgeführten Artikel ist schon in den früheren Abschnitten Näheres beigebracht worden. Wegen der wichtigeren noch nicht besprochenen Artikel sei Folgendes erwähnt:

Von **Drogen, Chemikalien** und **künstlichen Düngemitteln** sind seewärts eingegangen u. a.

	dz:				
	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Aetznatron	9 663	11 804	12 049	9 723	15 002
Alaun	3 611	2 065	1 085	1 152	1 292
Salmiak	671	1 461	2 524	838	1 971
Chlorkalk	4 485	3 992	7 601	6 538	7 676
Pottasche	2 068	695	1 681	1 233	3 099
Soda, kalzinirte	12 948	6 976	2 167	9 072	7 352
Bleiweiß, Zinkweiß	1 707	2 288	2 038	1 714	2 177
Dividivi	6 961	9 054	7 687	4 186	4 997
Gerbsäure	143	629	2 337	717	741
Gerbstoffextrakte	11 608	11 479	9 502	4 743	3 512
Gips	2 941	4 799	2 804	622	1 451
Mennige	1 612	2 135	1 740	1 320	1 774
Myrobalanen	7 078	6 368	4 131	4 034	3 643
Quebrachoholz	61 030	6 951	39 114	46 235	17 594
Sumach	3 862	3 525	3 205	2 370	2 024
Catechu	5 699	6 923	4 103	2 881	6 492
Farbhölzer	21 937	15 439	21 798	15 571	25 348
Schlemmkreide	17 834	16 435	19 840	13 561	15 885
Rohe Kreide	3 862	1 114	3 199	4 783	6 274
Glaubersalz	1 537	2 840	3 292	1 883	2 669
Chilisalpeter	195 477	199 497	163 140	149 959	115 532
Schwefel	25 833	22 504	20 591	20 028	17 613
Schwefelsäure	739	310	277	747	4 075
Superphosphat	85 153	156 828	81 003	85 693	78 433

* * *

Von **Roheisen** betrug nach den zollamtlichen Verkehrsübersichten die Einfuhr seewärts: dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
von Großbritannien	204 895	200 291	179 158	133 058	188 250
„ den Ver. Staaten von Amerika	1 268	—	—	—	—
„ Schweden	—	—	—	—	99
„ holländ. und belgischen Häfen .	8 571	6 803	9 352	3 089	5 892
„ dem Rheingebiet	23 997	5 925	402	13 443	3 851
„ deutschen Nordseehäfen . . .	2 766	228	—	—	—
„ „ Ostseehäfen	5 833	319	650	3 198	91
zusammen	247 330	213 566	189 582	152 788	198 183

Von diesen Importen seewärts sind weiter verladen worden:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
stromwärts	169 180	137 490	130 330	98 000	114 000
bahnwärts	143 825	112 875	106 355	37 000	79 150
zusammen	313 005	250 365	236 685	135 000	193 150

Von **verarbeitetem Eisen** und **Eisenwaaren** sind seewärts, und zwar ebenfalls zu einem großen Theile in Spedition, über unsern Hafen eingegangen: dz:

von (oder über):	Stettin:	anderen deutschen Ostseehäfen:	deutschen Nordseehäfen:	dem Rheingebiet:	holländischen u. belgischen Häfen:	Großbritannien:	anderen Häfen:	Zusammen 1898:	1897:	1896:
Eck- und Winkeleisen	245	15 127	—	23 373	24 368	10 909	2 214	76 236	65 514	53 321
Eisenbahnlaschen und Unterlagsplatten	—	15	—	4 882	1 711	—	—	6 608	8 676	12 266
Eisenbahnschienen	20	—	10	12 678	26 624	303	—	39 635	27 847	38 536
Radkranz- u. Pflugschaareisen, sowie Stabeisen	446	1 994	3 932	38 387	32 459	7 169	—	84 387	66 923	85 023
Eisenplatten u. Eisenblech	1 072	382	2 866	2 352	7 689	41 950	16	56 327	78 207	81 607
Weißblech	72	334	420	63	488	386	—	1 763	2 282	2 301
Eisendraht	59	102	1 408	217	368	425	10	2 589	2 841	1 487
Ganz grobe Eisenwaaren	453	393	674	4 778	818	766	—	7 882	7 101	8 497
Ambosse, Schraubstöcke u. dergl.	660	482	5 606	1 284	942	387	—	9 361	11 389	7 757
Anker und Ketten	23	72	60	837	810	2 167	—	3 969	3 246	2 841
Brücken, Brückenbestandtheile	—	115	—	—	—	—	—	115	265	2
Drahtseile	73	15	21	50	10	—	—	169	105	94
Eisen, roh vorgeschmiedet	52	67	1 445	57	48	401	—	2 070	1 351	49 359
Eisenbahn-Achsen, -Räder -Puffer u. s. w.	—	1	83	768	848	584	—	2 284	934	1 116
Schmiedeiserne Röhren	1 604	165	413	1 228	302	983	—	4 695	3 903	3 473
Grobe Eisenwaaren	565	2 989	3 006	4 415	1 274	5 702	1	17 952	15 123	14 856
Drahtstifte	151	139	1 160	2 238	1 394	—	—	5 182	1 925	1 977
zusammen 1898:	5 495	22 392	21 104	97 707	100 153	72 132	2 241	321 224	—	—
1897:	7 458	20 554	16 170	101 194	95 227	56 904	125	—	297 632	—
1896:	6 433	12 446	32 050	71 751	119 421	121 363	1 049	—	—	364 513

Die von deutschen Häfen seewärts hierher gekommenen Mengen waren nordwestdeutscher Herkunft (aus Hannover und Oldenburg). Ebenso waren die von den holländischen und zum Theil auch die von belgischen Häfen verladenen Fabrikate deutschen Ursprungs (Rheinland, Westfalen); doch sind in den angegebenen Importzahlen auch belgische Eisenwaaren für Polen enthalten.

Bahnwärts wurden versandt: dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Eisen und Stahl	119 415	89 030	124 690	114 246	100 322
Eisenbahnschienen	55 895	21 605	27 585	8 915	29 598
Eiserne Schwellen	4 340	3 580	5 135	2 175	2 626
„ Achsen	1 700	1 710	1 655	2 058	1 040
„ Röhren	12 840	7 420	4 100	2 566	4 211
Eisen- und Stahldraht	1 765	1 765	2 005	1 672	928
Eisen- und Stahlwaaren	38 985	34 550	30 165	23 437	28 623
zusammen	234 940	159 660	195 335	155 069	167 348
ferner stromwärts:					
Verarbeitetes Eisen aller Art	103 970	93 405	121 480	71 550	167 200
zusammen	338 910	253 065	316 815	226 619	334 548

Von den Sendungen mit der Eisenbahn gingen im direkten Verkehr nach Polen, Rußland und Oesterreich-Ungarn: dz:

	1898	1897	1896	1895	1894
Eisen und Stahl	28 190	22 570	25 345	16 699	32 977
Eisenbahnschienen	5 515	100	9 945	215	197
Eiserne Schwellen	—	—	1 500	—	—
„ Achsen, Röhren ꝛc.	460	15	375	470	200
Eisen- und Stahldraht	275	100	10	315	70
Eisen- und Stahlwaaren	3 540	4 240	4 030	4 177	8071

Von eisernen Maschinen und Maschinentheilen — fast ausschließlich englischer Herkunft — kamen

	1898	1897	1896	1895	1894
über See nach Danzig	48 362	33 827	22 147	24 869	31 603
und es wurden mit der Eisenbahn nach Polen versandt	64 810	46 335	24 600	40 903	46 597

Die seewärts eingeführten rohen **Häute** waren zum größten Theil Speditionsgut für Polen und Rußland. Nach den Anschreibungen über den Eisenbahnverkehr sind dorthin bahnwärts von hier verladen worden (Häute, Felle und Leder) 1898: 41 655. — 1897: 40 195. — 1896: 47 930. — 1895: 22 133. — 1894: 50 168 dz.

Was die für das hiesige Speditionsgeschäft in Betracht kommenden Ausfuhrartikel betrifft, so sind von **Kartoffelmehl** von hier seewärts verladen worden nach: dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
Stettin	260	2 230	1 171	76	1 200
anderen deutschen Ostseehäfen	424	706	54	760	1 503
deutschen Nordseehäfen	398	—	298	918	7 812
dem Rheingebiet	2 950	3 291	3 534	2 332	4 412
Dänemark	1 224	650	2 917	2 743	3 580
Großbritannien	1 167	210	1 690	2 586	1 423
Holland	4 198	11 103	9 445	3 087	4 204
anderen Ländern	—	—	221	1 634	1 349
zusammen	10 621	18 190	19 330	14 136	25 483

Die Spedition von Melasse betrug: dz:

	1898:	1897:	1896:	1895:	1894:
nach Stettin	54 847	16 397	899	—	—
„ anderen deutschen Ostseehäfen	62	52	98	—	—
„ Hamburg	206	1889	—	—	—
„ Bremen	23 906	3 160	198	—	—
„ dem Rheingebiet	19 783	—	—	—	—
„ Schweden	3 326	1 372	—	—	—
„ Dänemark	2 497	21	1 398	—	—
„ Großbritannien	21 102	8 400	—	5 020	3 994
„ Holland	24 453	905	—	—	—
„ Belgien	6 157	—	—	—	—
„ Frankreich	—	102 713	182 157	234 861	260 785
zusammen	156 339	134 909	184 750	239 881	264 779

Das Nähere über die Beförderung von **russischem Zucker** ist schon auf Seite 58 beigebracht worden; über die Spedition von Spiritus vergleiche den Spezialbericht auf Seite 54.

* * *

Mit Ladung von Speditionsgut haben verkehrt:

		im I.:	II.:	III.:	IV. Quartale:	Zusammen:
am Seepackhofe in Danzig:						
Seedampfer	1898:	70	94	89	90	343
	97:	60	79	84	83	306
	96:	64	84	73	80	301
	95:	42	95	75	78	290
	94:	67	103	86	75	331
an den Hafengleisen zu Neufahrwasser:						
Tourdampfer mit Maschinen, Häuten, Chemikalien und Stückgütern verschiedener Art	1898:	25	43	67	44	179*)
	97:	15	36	55	26	132**)
	96:	15	27	33	16	91***)
	95:	13	36	23	28	100†)
	94:	2	38	23	18	81††)

*) Außerdem 5 Segelschiffe mit Harz, 4 mit Blauholz 1 mit Farbholz, 4 mit Quebrachoholz, 3 mit Gerbstoffen, 1 mit Salpeter, 3 mit Petroleum in Barrels und 12 Tankdampfer mit Petroleum.

**) Außerdem 6 Segelschiffe mit Harz, 2 mit Blauholz, 1 mit Schmieröl, 8 mit Petroleum in Fässern und 9 Tankdampfer mit Petroleum.

***) Außerdem 12 Segelschiffe mit Quebrachoholz, 7 mit Bauholz, 6 mit Harz, 1 mit Häuten, ferner 12 Segler mit Petroleum in Fässern und 7 Tankdampfer mit Petroleum.

†) Außerdem 7 Segelschiffe mit Harz und 13 Segelschiffe mit Gerb- und Farbstoffen.

††) Außerdem 5 Segelschiffe mit Harz, 4 mit Farb- und Gerbhölzern, 9 Tankdampfer mit Petroleum, 3 Segelschiffe und 2 Dampfschiffe mit Petroleum in Fässern.

XXIV. Geld- und Kredit-Geschäfte.

Der Zinsfuß der Reichsbank war	für Wechsel:	für Lombard-Darlehne:
vom 1. Januar bis 19. Januar 1898:	5 %,	6 %,
„ 20. „ „ 17. Februar „	4 %,	5 %,
„ 18. Februar „ 8. April „	3 %,	4 %,
„ 9. April „ 9. Oktober „	4 %,	5 %,
„ 10. Oktober „ 8. November „	5 %,	6 %,
„ 9. November „ 18. November „	$5^1/_2$ %,	$6^1/_2$ %,
„ 19. November „ 31. Dezember „	6 %,	7 %,
im Jahresdurchschnitt 1898:	4,267 %,	5,267 %
„ „ 1897:	3,806 %,	4,556 % und 4,806 %,
„ „ 1896:	3,656 %,	4,156 % „ 4,656 %,
„ „ 1895:	3,139 %,	3,639 % „ 4,139 %,
„ „ 1894:	3,117 %,	3,617 % „ 4,117 %.

In runden Tausenden Mark haben betragen:

a) bei der Reichsbank-Hauptstelle, einschließlich der von ihr abhängigen Bankanstalten in Marienwerder, Culm und Pr. Stargard (RB):

b) bei der Danziger Privat-Aktienbank (PB):

c) bei dem Danziger Sparkassen-Aktien-Verein (Sp.):

		1895:	1896:	1897:	1898:
1. Die Lombard-Ausleihungen einschl. des Bestandes vom Vorjahre	RB	22 499	23 073	22 152	25 577
	PB	16 988	15 202	13 743	13 664
	Sp	41 766	43 720	46 926	59 980
2. „ Diskontirungen von Wechseln auf deutsche Plätze	RB	47 783	49 840	50 654	53 196
	PB	17 727	18 633	21 578	25 291
	Sp	21 725	25 733	32 881	31 027
3. „ Ankäufe von Wechseln auf das Ausland	RB	454	161	175	—
	PB	5 489	5 472	5 412	3 871
4. „ Gesammtbeträge der Creditgewährungen zu 1—3		174 431	181 834	193 521	212 606
5. „ Bestände an Depositen aus dem Vorjahre	PB	4 717	3 943	3 951	3 521
	Sp	16 169	17 849	19 253	20 615
		20 886	21 792	23 204	24 136
6. „ neuen Depositen	PB	10 302	9 270	7 811	7 662
	Sp	7 575	7 452	7 800	8 215
7. „ Gesammtbeträge der Depositen . . .		38 763	38 514	38 815	40 013
8. „ Auszahlungen von Depositen . . .	PB	11 077	9 262	8 241	7 322
	Sp	5 895	6 048	6 439	7 162
		16 972	15 310	14 680	14 484
9. „ Depositenbestände zum neuen Jahre .		21 791	23 204	24 135	25 529
	PB	3 942	3 951	3 521	3 861
	Sp	17 849	19 253	20 614	21 667
10. „ Vereinnahmungen auf dem Giro-Conto:	RB	271 709	350 519	374 686	422 212
	PB	32 927	41 750	37 937	35 778
11. „ Gesammtbeträge der Einzahlungen auf Giro-Conto		304 636	392 269	412 623	457 990

* * *

Bei dem hiesigen Gericht wurden Konkurse eröffnet: 1898: 23 — 1897: 30 — 1896: 24 — 1895: 23 — 1894: 11.

1. Reichsbankhauptstelle.

Einschließlich der von hier abhängigen Bankanstalten in Marienwerder, Culm und Pr. Stargard hat sich der Geschäftsumsatz wie folgt gestellt:

		1897:		1898:
a) Lombard-Verkehr	ℳ	38 903 000	ℳ	44 146 900
b) gesammter Wechsel-Verkehr	„	122 600 400	„	134 176 600
c) Giro- und Anweisungs-Verkehr	„	810 189 200	„	888 144 700
d) Depositen-Verkehr	„	274 600	„	60 100
e) Verkehr mit Reichs- und anderen Staatskassen .	„	6 997 700	„	1 854 700
f) angekaufte und eingezogene Werthpapiere . . .	„	—	„	220 400
	ℳ	979 024 900	ℳ	1 068 603 400

a. **Lombard-Geschäft** (einschl. Culm, Marienwerder, Pr. Stargard):

Bestand am Anfang des Jahres	ℳ	2 157 050	ℳ	3 244 750
Zugang	„	19 995 350	„	22 332 300
Abgang	„	18 907 650	„	21 814 550
Bestand am Schluß des Jahres	„	3 244 750	„	3 762 500
davon auf Effekten	„	2 044 650	„	2 026 700
„ Waaren	„	1 200 100	„	1 735 800

b. **Wechsel-Geschäft**:

Platzwechsel (Danzig, Marienwerder, Culm und Pr. Stargard) waren:

am Anfang des Jahres Bestand	ℳ	6 680 060	ℳ	4 269 584
im Laufe des Jahres sind diskontirt	„	27 011 092	„	28 933 519
„ „ „ „ „ eingezogen	„	29 421 568	„	27 722 228
Bestand am Jahresschluß	„	4 269 584	„	5 480 875
Wechsel-Rimessen sind angekauft aufs Inland	„	23 643 046	„	24 262 428
Einzugs-Wechsel waren am Anfang des Jahres Bestand	„	2 213 386	„	2 499 566
Zugang durch Rimessen der anderen Bankstellen .	„	42 696 257	„	53 960 899
Abgang	„	42 410 077	„	53 248 853
Bestand am Jahresschluß	„	2 499 566	„	3 211 612

c. **Giro-Verkehr**:

Bestand am Jahresanfang	ℳ	3 531 982	ℳ	3 228 424
vereinnahmt durch Baarzahlung	„	73 855 183	„	75 659 285
„ „ Verrechnungen	„	61 885 289	„	66 320 654
„ „ Uebertrag am Platze	„	60 126 042	„	75 324 706
„ „ „ von anderen Bankstellen	„	178 819 208	„	201 679 080
	ℳ	378 217 704	ℳ	422 212 149
verausgabt durch Baarzahlung	ℳ	179 872 820	ℳ	192 739 135
„ „ Verrechnungen	„	16 974 160	„	15 872 129
„ „ Uebertrag am Platze	„	60 126 042	„	75 324 706
„ „ „ an andere Bankstellen .	„	118 016 258	„	134 876 392
	ℳ	374 989 280	ℳ	418 812 362
Bestand am Jahresschluß	ℳ	3 228 424	ℳ	3 399 787

d. **Bestände im Wechsel- und Lombard-Verkehr am Schlusse jedes Monats im Jahre 1898.**

	Platzwechsel: Mk.	Einzugswechsel: Mk.	Lombarddarlehne: Mk.
Januar	3 840 000	1 994 000	1 901 000
Februar	3 818 000	1 533 000	2 238 000
März	4 297 000	2 457 000	2 867 000
April	4 460 000	2 325 000	1 824 000
Mai	4 401 000	2 188 000	1 671 000
Juni	5 051 000	3 128 000	3 249 000
Juli	5 153 000	2 262 000	1 842 000
August	5 235 000	2 019 000	1 748 000
September	6 604 000	3 504 000	2 605 000
Oktober	7 906 000	3 283 000	1 695 000
November	7 534 000	2 849 000	1 983 000
Dezember	5 481 000	3 211 000	3 762 000

2. Danziger Privat-Aktien-Bank.

Der **Gesammt-Umsatz** der Bank belief sich 1898 auf Mk. 421 679 832
1897 „ „ 403 222 608
1896 „ „ 414 004 117
1895 „ „ 401 345 972
1894 „ „ 328 797 027

Wechsel-Verkehr:

		1897:		1898:
An **Platz-Wechseln** war zu Anfang des Jahres ein Bestand von	Mk.	672 893	Mk.	1 262 915
Es wurden diskontirt	„	14 364 933	„	18 086 567
	Mk.	15 037 826	Mk.	19 349 482
Davon wurden eingezogen bezw. rediskontirt	„	13 774 911	„	18 497 385
Bestand am Jahresschluß	Mk.	1 262 915	Mk.	852 097
An Wechseln auf **andere deutsche Bankplätze** waren zu Anfang des Jahres Bestand	Mk.	154 461	Mk.	234 328
Im Laufe des Jahres wurden diskontirt	„	7 212 767	„	7 204 736
	Mk.	7 367 228	Mk.	7 439 064
Davon wurden eingezogen bezw. rediskontirt	„	7 132 900	„	6 779 845
Bestand zu Ende des Jahres	Mk.	234 328	Mk.	659 219
An Wechseln **auf das Ausland** wurden gekauft für	„	5 411 802	„	3 871 493
Unter den angekauften Wechseln waren:				
auf englische Plätze	Lsterl.	202 400	Lsterl.	139 109
„ französische Plätze	Frcs.	562 990	Frcs.	176 084
„ belgische Plätze	Frcs.	434 347	Frcs.	459 944
„ holländische Plätze	Hfl.	210 563	Hfl.	297 995
„ amerikanische Plätze	Dollars	11 016	Dollars	4 660
„ russische Plätze	Rubel	30 000	Rubel	—
„ österreichische Plätze	Gulden	10 166	Gulden	—
„ spanische Plätze	Frcs.	—	Frcs.	500
„ italienische Plätze	Lire	2 200	Lire	—
„ schweizerische Plätze	Frcs.	291	Frcs.	75
„ dänische Plätze	Kr.	1 428	Kr.	—
„ schwedische Plätze	Kr.	196	Kr.	—

		1897:		1898:
Von **Einzugs-Wechseln** war Bestand im Vorjahre	Mk.	37 206	Mk.	15 382
Zur Einziehung wurden empfangen	„	7 155 501	„	8 798 014
	Mk.	7 192 707	Mk.	8 813 396
Eingezogen wurden	„	7 177 325	„	8 774 004
Bestand am Jahresschlusse	Mk.	15 382	Mk.	39 392

Giro-Verkehr:

		1897		1898
Es wurden eingezahlt	Mk.	37 937 431	Mk.	35 777 504
und abgehoben	„	38 479 502	„	35 598 496
mithin umgesetzt	Mk.	76 416 933	Mk.	71 376 000

Depositen-Verkehr:

		1897		1898
Es war Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	3 951 120	Mk.	3 520 889
Es wurden eingezahlt	„	7 811 067	„	7 661 806
	Mk.	11 762 187	Mk.	11 182 695
Dagegen abgehoben	„	8 241 298	„	7 322 046
Bestand am Jahresschluß	Mk.	3 520 889	Mk.	3 860 649

Lombard-Verkehr:

		1897		1898
Zu Anfang des Jahres Bestand	Mk.	3 086 800	Mk.	2 176 600
Es wurden neu ausgeliehen	„	10 655 770	„	11 487 550
	Mk.	13 742 570	Mk.	13 664 150
Zurückgezahlt wurden	„	11 565 970	„	11 172 000
Blieben mithin am Jahresschluß ausgeliehen	Mk.	2 176 600	Mk.	2 492 150

Effecten-Verkehr:

		1897		1898
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	1 577 509	Mk.	1 917 780
Es wurden angekauft	„	4 974 077	„	16 201 610
	Mk.	6 551 586	Mk.	18 119 390
Dagegen verkauft	„	4 696 969	„	16 288 770
	Mk.	1 854 617	Mk.	1 830 620
Dazu Zinsen und Coursgewinn	„	63 163	„	61 915
Bestand am Ende des Jahres	Mk.	1 917 780	Mk.	1 892 535

Conto-Corrent-Verkehr:

		1897		1898
Saldo zu Gunsten der Bank am Anfang des Jahres	Mk.	5 138 718	Mk.	4 873 417
Gesammtausgang im Jahre	„	96 056 616	„	99 022 564
	Mk.	101 195 334	Mk.	103 895 981
Gesammteingang im Jahre	„	96 321 917	„	98 219 209
Saldo zu Gunsten der Bank am Ende des Jahres	Mk.	4 873 417	Mk.	5 676 772

* * *

Gewinn- und Verlust-Conto für 1898.

Debet.

		Mark	Pf.
Bezahlte u. schuldige Zinsen auf Depositen		98 687	55
Steuern und öffentliche Abgaben . . .		51 324	16
Allgemeine Verwaltungskosten:			
Gehälter, Remunerationen, Diäten und Reisekosten	Mk. 55 919,80		
Drucksachen, Bücher und Schreibmaterialien . .	„ 1 849,15		
Porti und Telegramme . .	„ 1 264,02		
Zeitungen und Insertionen	„ 1 856,45		
Heizung und Beleuchtung	„ 1 386,20		
Diverse andere Bureaubedürfnisse	„ 2 316,80	64 592	42
Ausgaben für das Grundstück abzüglich der Miethen		671	05
Abschreibung auf das Inventarium . .		145	—
Gewinn-Saldo	Mk. 357 157,60	374 899	03
vertheilt wie folgt:			
5 % Dividende	„ 225 000,—		
Tantièmen	„ 39 131,43		
1/10 zur Dotirung des Reservefonds II . . .	„ 11 076,—		
2 % Superdividende . . .	„ 90 000,—		
Uebertrag auf das Jahr 1899	Mk. 9 691,60		
		590 319	21

Credit.

	Mark	Pf.
Gewinn-Ueberschuß aus dem Jahre 1897	7 866	—
Zinsen auf Platzwechsel	53 333	40
„ „ Rimessenwechsel	25 650	47
„ „ Lombardgeschäfte	99 330	35
„ „ laufende Rechnungen . . .	255 149	39
Zinsen und Coursgewinn bei Wechseln auf das Ausland	5 098	57
Zinsen und Coursgewinn auf Effekten .	61 915	58
Vereinnahmte Provisionen abzüglich der verausgabten	81 975	45
	590 319	21

Bilanz am 31. Dezember 1898.

Activa.

		Mark	Pf.
Kassenbestand einschließlich Guthaben auf Reichsbank-Giro-Conto		116 946	63
Wechselbestände und zwar an:			
a) Platzwechseln . .	Mk. 852 097,36		
b) Rimessenwechseln	„ 659 219,28		
c) Incassowechseln .	„ 39 391,71	1 550 708	35
Lombardforderungen:			
auf Waaren . . .	Mk. 1 731 700,—		
„ Effekten	„ 760 450,—	2 492 150	—
desgleichen in laufenden Rechnungen gegen Sicherheiten		5 545 935	95
Guthaben b. Banken u. sonstigen Corresp.		1 297 927	53
Debitoren auf Bürgschafts-Conto . . .		1 284 500	—
Grundstück		50 000	—
Inventarium		1	—
Effektenbestand		1 892 535	45
Coupons und Sortenbestand		33 958	11
Rückständige Zinsen auf Lombardgeschäfte		7 805	60
		14 272 468	62

Passiva.

		Mark	Pf.
Aktienkapital		4 500 000	—
Reservefonds I		1 125 000	—
„ II		243 683	—
Guthaben der Conto-Corrent-Gläubiger .		2 451 591	86
„ „ Giro-Gläubiger		350 684	13
Bürgschaften		1 284 500	—
Betrag der Depositen:			
mit zweimonatlicher Kündigung . .	Mk. 1 181 326,—		
mit dreimonatlicher Kündigung . .	„ 1 220 771,—		
mit sechsmonatlicher Kündigung . .	„ 672 763,—		
mit verschiedenen Kündigungsfristen	„ 785 789,—	3 860 649	—
Betrag der schuldigen Depositenzinsen . .		60 902	80
Auf das Jahr 1899 überhobene Wechselzinsen		18 428	80
Noch nicht erhobene Dividende für 1896 und 1897		2 130	—
Gewinn-Saldo		374 899	03
		14 272 468	62

3. Danziger Sparkassen-Aktien-Verein.

Der **Gesammt-Umsatz** betrug im Jahre	1898:	207 492 373 Mk.
	1897:	188 043 344 „
	1896:	148 479 340 „
	1895:	141 131 050 „
	1894:	133 193 129 „

	1897:	1898:
Im **Lombard**-Verkehr blieb aus dem Vorjahre ein Bestand von	10 218 030 Mk.	11 104 180 Mk.
Ausgeliehen wurden	36 708 350 „	48 875 700 „
	46 926 380 Mk.	59 979 880 Mk.
Zurückgezahlt wurden	35 822 200 „	47 260 800 „
Bleiben Bestand am Jahresschluß	11 104 180 Mk.	12 719 080 Mk.
An **Wechseln** auf Danzig und deutsche Bankplätze blieb ein Bestand aus dem Vorjahre von	5 484 655 Mk.	6 520 825 Mk.
Diskontirt wurden	32 880 968 „	31 026 789 „
	38 365 623 Mk.	37 547 614 Mk.
Eingelöst wurden	31 844 798 „	31 987 847 „
Bleiben Bestand am Jahresschluß	6 520 825 Mk.	5 559 767 Mk.
Rediskontirt sind bei der Reichsbank	11 711 285 Mk.	11 102 079 Mk.
Im **Depositen**-Verkehr blieb aus dem Vorjahre ein Bestand von	19 252 629 Mk.	20 614 539 Mk.
Ferner eingezahlt wurden	7 383 276 „	7 771 997 „
	26 635 905 Mk.	28 386 536 Mk.
Zurückgezahlt wurden	6 439 116 „	7 161 927 „
Verbleiben	20 196 789 Mk.	21 224 609 Mk.
Zum Kapital zugeschriebene Zinsen	417 750 „	442 726 „
Bleiben Bestand am Ende des Jahres	20 614 539 Mk.	21 667 335 Mk.

Gewinn- und Verlust-Conto für 1898.

Debet.

	Mark	Pf.
Ausgezahlte Zinsen an die Deponenten	170 267	57
Nicht ausgezahlte, den Deponenten zum Capital zugeschriebene Zinsen	442 726	41
Dividende an die Aktionäre	360	—
Abgaben	13 410	—
Gehalte und Pensionen	46 186	—
Heizung und Heizer	2 252	10
Zeitungen und Inserate	196	35
Papier und Drucksachen	2 081	10
Sonstige Bureau-Bedürfnisse, Telephon, Telegramme, Rechtsbeistand 2c.	4 571	93
Grundstücks-Unkosten	12 962	98
Abschreibung auf Inventarium-Conto	1	85
Geschenke	219 500	—
Reingewinn, dem Reserve-Conto II gutgeschrieben	70 000	—
	984 516	29

Credit.

	Mark	Pf.
Zinsen auf Lombard-Geschäfte	540 990	21
„ „ Wechsel	244 675	40
„ „ Effekten	183 231	67
„ von Conto-Corrents	8 789	01
Revenüen des Grundstücks	6 712	50
Gewinn auf verkaufte Effekten	117	50
	984 516	29

Bilanz-Conto für 1898.

Activa. *Passiva.*

Activa	Mark	Pf.	Passiva	Mark	Pf.
Lombard-Conto	12 719 080	—	Aktien-Conto	9 000	—
Wechsel-Conto	5 559 767	48	Deponenten-Conto	21 667 335	84
Effekten-Conto	5 981 789	50	Contocorrent-Conto	601 000	—
Danziger Kämmerei-Kasse	580 000	—	Ortskrankenkasse	18 500	—
Grundstücks-Conto	200 000	—	Zinsen-Vortrags-Conto für 1898	61 179	45
Inventarium-Conto	3 875	71	Reserve-Conto I	1 400 000	—
Contocorrent-Conto	149 600	28	Reserve-Conto II	1 443 000	—
Cassa-Conto	205 902	32	Unerhobene Bewilligungen	200 000	—
	25 400 015	29		25 400 015	29

4. Danziger Hypotheken-Verein.

Die Zahl der Vereinsmitglieder betrug am Schlusse des vergangenen Jahres 857 gegen 836 Ende 1897, 799 Ende 1896, 761 Ende 1895 und 741 Ende 1894. Davon haben die Kredithilfe des Vereins in Anspruch genommen 839 Mitglieder, gegen 817, 781, 743 und 724 in den Jahren 1897, 1896, 1895 und 1894.

An Vereins-Darlehnen gegen Hypotheken-Obligationen zu

		6 %:		$5^1/_2$ %:		5 %:		$4^1/_2$ %:		insgesammt:
waren zu Anfang des Jahres 1898 ausgegeben	Mk.	4 876 950	Mk.	1 849 600	Mk.	6 388 800	Mk.	7 312 200	Mk.	20 427 550
Im Laufe des Jahres wurden abgelöst . . .	„	171 600	„	166 000	„	233 200	„	59 600	„	630 400
	Mk.	4 705 350	Mk.	1 683 600	Mk.	6 155 600	Mk.	7 252 600	Mk.	19 797 150
Neu dargeliehen wurden	„	—	„	—	„	938 000	„	304 000	„	1 242 000
Hypoth.-Best. Ende 1898	Mk.	4 705 350	Mk.	1 683 600	Mk.	7 093 600	Mk.	7 556 600	Mk.	21 039 150

Diesem Hypothekenbestande standen an emittirten und noch im Umlauf befindlichen Pfandbriefen gegenüber

		zu 5 %:		zu $4^1/_2$ %:		zu 4 %:		zu $3^1/_2$ %:		insgesammt:
Anfang 1898	Mk.	3691800	Mk.	1586400	Mk.	6060400	Mk.	7190800	Mk.	18529400
Infolge Anlehnsablösung und Ausloosung wurden kassirt	„	199800	„	169600	„	277000	„	90400	„	736800
	Mk.	3492000	Mk.	1416800	Mk.	5783400	Mk.	7100400	Mk.	17792600
Neu ausgegeben . . .	„	—	„	—	„	938000	„	304000	„	1242000
Ende 1898 im Umlauf	Mk.	3492000	Mk.	1416800	Mk.	6721400	Mk.	7404400	Mk.	19034600

Bilanz am Jahresschluß 1898.

Activa. *Passiva.*

Activa	Mark	Pf.	Passiva	Mark	Pf.
Eigene Hypotheken-Forderungen . . Mk. 21 039 150,— und nach Abzug der bereits amortisirten Pfandbriefe von . „ 2 028 250,—			Pfandbriefe im Umlauf: à 5 % . . . Mk. 3 492 000,— à $4^1/_2$ % . . „ 1 416 800,— à 4 % . . . „ 6 721 400,— à $3^1/_2$ % . . „ 7 404 400,—		
nur noch	19 010 900	—	zusammen	19 034 600	—
Grundstücks-Conto	98 000	—	Reservirte Zinsen für Zins-Coupons	395 197	02
Effekten-Bestand für Zinsen-, Reserve- und Tilgungs-Fonds	725 185	—	Reservefonds	833 101	68
Baarbestand	576 729	64	Tilgungsfonds	180 047	08
Geleistete Vorschüsse	8 431	14			
Fonds für gekündigte und noch nicht präsentirte Pfandbriefe	23 700	—			
	20 442 945	78		20 442 945	78

5. Vorschuß-Verein zu Danzig.

Eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht.

	1897:	1898:
Wechsel-Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 1 080 166	Mk. 1 143 155
Die Ausleihungen betrugen	„ 1 066 842	„ 1 222 095
	Mk. 2 147 008	Mk. 2 365 250
Zurückgezahlt wurden	Mk. 1 001 328	Mk. 1 126 093
abgeschrieben	„ 2 525	„ 962
	Mk. 1 003 853	Mk. 1 127 055
Wechsel-Bestand am Ende des Jahres	Mk. 1 143 155	Mk. 1 238 195
Von Krediten in laufender Rechnung war am Anfang des Jahres ein Bestand von	Mk. 186 400	Mk. 234 500
Im Laufe des Jahres wurden gezahlt	„ 588 500	„ 500 900
	Mk. 774 900	Mk. 735 400
und zurückgezahlt	„ 540 400	„ 516 250
Es verblieben also Ende des Jahres	Mk. 234 500	Mk. 219 150
Der Depositenbestand betrug am Anfang des Jahres	Mk. 980 306	Mk. 1 020 857
eingezahlt wurden	„ 549 120	„ 473 345
	Mk. 1 529 426	Mk. 1 494 202
dagegen abgehoben	„ 510 614	„ 418 217
	Mk. 1 018 812	Mk. 1 075 985
hierzu kapitalisirte Zinsen von Spar-Einlagen	„ 2 045	„ 2 016
Bestand am Ende des Jahres	Mk. 1 020 857	Mk. 1 078 001
Das Mitglieder-Guthaben war am Anfang des Jahres	Mk. 336 418	Mk. 349 290
Einzahlungen wurden im Laufe des Jahres gemacht	„ 37 839	„ 38 549
zusammen	Mk. 374 257	Mk. 387 839
Auszahlungen im Laufe des Jahres	Mk. 24 365	Mk. 29 103
verjährte Guthaben	„ 602	„ 530
	Mk. 24 967	Mk. 29 633
Bestand am Ende des Jahres	Mk. 349 290	Mk. 358 206
Die eingegangenen Zinsen, Provisionen und Erträge aus den Grundstücken ergaben einen Reingewinn von	Mk. 24 632	Mk. 28 369
Hiervon wurden dem Reservefonds, der zu Anfang des Jahres	Mk. 54 302	Mk. 57 556
betrug, zugeschrieben	„ 2 078	„ 2 837
ferner wurde derselbe erhöht durch Eintrittsgelder um	„ 573	„ 615
und durch verjährte Mitglieder-Guthaben um	„ 603	„ 531
so daß der Bestand am Jahresschlusse betrug	Mk. 57 556	Mk. 61 539
Der Extra-Reservefonds betrug am Anfang des Jahres	„ 14 281	„ 15 849
Zuschreibung vom Gewinn	„ 1 568	„ 4 072
Bestand am Jahresschlusse	Mk. 15 849	Mk. 19 921
Die Mitgliederzahl betrug am Anfang des Jahres	1 595	1 577
im Laufe des Jahres traten hinzu	183	223
	1 778	1 800
und es schieden aus durch den Tod	43	35
„ Kündigung	73	75
„ Ausschließung	85	75
	201	185
sodaß am Ende des Jahres verblieben	1 577	1 615

* * *

Bilanz am 31. Dezember 1898.

Activa.				Passiva.			
Cassa-Conto	Mk.	37 882	11	Reserve-Fonds	Mk.	61 538	76
Wechsel-Conto	„	1 238 194	85	Extra-Reserve	„	19 920	85
Laufende Credite	„	219 150	—	Mitglieder-Guthaben	„	358 206	04
Effekten-Conto	„	50 493	—	Depositen-Conto	„	1 078 001	25
Haus Hundegasse 121	„	45 000	—	Zinsen-Conto	„	21 972	50
Hypotheken-Forderung	„	3 400	—	Aufgenommene Darlehen	„	400	—
Mobiliar	„	500	—	Hypotheken-Gläubiger	„	33 000	—
Durchlaufende Posten	„	2 174	22	Dividenden-Conto 1894/97	„	448	04
				do. 1898	„	19 659	74
				Geschäftskosten	„	3 647	—
	Mk.	1 596 794	18		Mk.	1 596 794	18

6. Westpreußische Landschaftliche Darlehnskasse.

		1897:		1898:
Der **Gesammt-Umsatz** der Kasse belief sich auf	Mk.	208 640 430	Mk.	196 864 178

Depositen-Verkehr.

		1897:		1898:
Bestand zu Anfang des Jahres	„	2 312 237	„	2 616 259
Zugang im Laufe des Jahres	„	9 539 566	„	9 309 783
	Mk.	11 851 803	Mk.	11 926 042
Abgehoben wurden	„	9 235 544	„	9 693 230
Bestand am Jahresschluß	Mk.	2 616 259	Mk.	2 232 812

Vorschuß-Verkehr.

		1897:		1898:
Bestand der Forderungen zu Anfang des Jahres	Mk.	1 082 076	Mk.	771 704
Neu ausgeliehen wurden	„	3 554 688	„	3 435 726
	Mk.	4 636 764	Mk.	4 207 430
Zurückgezahlt wurden	„	3 865 060	„	3 242 536
Bestand der Forderungen am Jahresschluß	Mk.	771 704	Mk.	964 894

Lombard-Verkehr.

		1897:		1898:
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	1 592 800	Mk.	1 599 900
Neu ausgeliehen wurden	„	5 903 900	„	6 380 300
	Mk.	7 496 700	Mk.	7 980 200
Zurückgezahlt wurden	„	5 896 800	„	6 365 000
Bestand am Jahresschluß	Mk.	1 599 900	Mk.	1 615 200

Effekten-Verkehr.

		1897:		1898:
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	1 182 071	Mk.	2 091 411
Angekauft wurden	„	16 474 387	„	13 643 135
	Mk.	17 656 458	Mk.	15 734 546
Verkauft wurden	„	15 565 047	„	14 731 605
Bestand am Jahresschluß	Mk.	2 091 411	Mk.	1 002 941

Contocorrent-Verkehr.

	1897:		1898:	
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	24 376	Mk.	71 342
Zugang im Laufe des Jahres	„	325 119	„	659 852
	Mk.	349 495	Mk.	731 194
Abgang im Laufe des Jahres	„	278 153	„	614 778
Bestand am Jahresschluß	Mk.	71 342	Mk.	116 416
Auf Bankier-Contocorrent betrug der Bestand zu Gunsten der Kasse am Anfang des Jahres	„	458 924	„	181 166
Zugang im Laufe des Jahres	„	17 343 892	„	14 400 600
	Mk.	17 802 816	Mk.	14 581 766
Abgang im Laufe des Jahres	„	17 621 650	„	14 076 822
Bestand am Jahresschluß	Mk.	181 166	Mk.	504 944

Das **Gewinn- und Verlust-Conto** ergiebt einen Gewinn auf

		1897		1898
Effekten-Conto von	Mk.	48 394,10	Mk.	39 787,01
Provisions-Conto von	„	25 743,18	„	27 910,26
Zinsen-Conto von	„	74 973,98	„	79 916,70
Rückständige Zinsen	„	9 815,40	„	187,70
	Mk.	158 926,66	Mk.	147 801,67
abzüglich: Verwaltungskosten, Steuern	Mk.	52 049,60	Mk.	51 515,66
Abschreibung auf Mobilien	„	1 124,20	„	2 124,70
Tantième an den Vorstand	„	9 517,70	„	10 357,95
Zinsen für das Stammkapital von Mk. 1 200 000 zu 3½ %	„	42 000,—	„	42 000,—
	Mk.	104 691,50	Mk.	105 998,31
Ueberschuß	Mk.	54 235,16	Mk.	41 803,36
Von diesem Ueberschuß erhält der Eigenthümliche Fonds der Westpreußischen Landschaft ¾ mit	Mk.	40 676,36	Mk.	31 352,52
und die Neue Westpreußische Landschaft ¼	„	13 558,80	„	10 450,84

Das **Bilanz-Conto** weist nach als

Activa.			Passiva.		
Mobilien-Conto	Mk.	9 200,—	Kapital-Conto	Mk.	1 200 000,—
Cassa-Conto	„	175 671,92	Reserve-Fonds	„	600 000,—
Contocorrent-Conto	„	116 416,42	Depositen-Conto	„	2 232 801,52
Vorschuß-Conto	„	964 894,35	Lombard-Conto A.	„	500,—
Lombard-Conto B.	„	1 615 200,—	Bankier-Conto	„	95 055,85
Bankier-Conto	„	600 000,—	Asservat-Conto	„	147 588,57
Effekten-Conto	„	1 002 941,—	Conto für Diverse	„	94 161,31
Rückständige Zinsen-Conto	„	187,70	Kasse der Neuen Landschaft	„	58 570,74
Effekten-Vorschuß	„	44 176,60	General-Landschafts-Kasse	„	100 000,—
	Mk.	4 528 687,99		Mk.	4 528 687,99

XXV. Verkehrs-Statistik.

1. Seehafen-Verkehr.

	1898:		1897:		1896:		1895:	
	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:
Es sind hier **eingekommen:**								
Dampfschiffe	1 346	611 261	1 339	630 522	1 272	565 365	1 174	540 838
Segelschiffe	426	54 758	412	49 885	532	61 807	544	64 426
Seeschiffe überhaupt	1 772	666 019	1 751	680 407	1 804	627 172	1 718	605 264
Davon fuhren in **Ballast:**								
Dampfer	211	119 189	275	171 100	245	134 395	262	125 652
Segler	31	5 256	23	3 764	55	4 725	78	7 476
Zus. Schiffe in Ballast	242	124 445	298	174 864	300	139 120	340	133 128
Für **Nothhafen** liefen ein:								
Dampfer	22	4 084	10	1 611	10	3 046	9	2 989
Segler	30	3 649	12	1 500	16	2 026	27	2 049
Zus. Nothhäfener	52	7 733	22	3 111	26	5 072	36	5 038
Mit Ladung sind darnach **angekommen:**								
Dampfer	1 113	487 988	1 054	457 811	1 017	427 924	903	412 197
Segler	365	45 853	377	44 621	461	55 056	439	54 901
Beladene Seeschiffe überhaupt	1 478	533 841	1 431	502 432	1 478	482 980	1 342	467 098
Es sind von hier **ausgegangen:**								
Dampfschiffe	1 343	615 616	1 346	643 465	1 281	564 888	1 181	547 946
Segelschiffe	435	55 513	426	51 627	547	68 637	546	68 681
Seeschiffe überhaupt	1 778	671 129	1 772	695 092	1 828	633 525	1 727	616 627
Davon **Ballast:**								
Dampfer	270	177 963	328	205 846	220	129 849	180	113 206
Segler	77	13 547	43	7 076	46	8 589	41	5 196
Zus. Schiffe in Ballast	347	191 510	371	212 922	266	138 438	221	118 402
Es hatten den Hafen **für Nothhafen** angelaufen:								
Dampfer	22	4 084	11	2 169	9	2 475	9	2 989
Segler	25	1 979	10	792	17	2 158	25	1 521
Zus. Nothhäfener	47	6 063	21	2 961	26	4 633	34	4 510
Mit Ladung sind darnach **ausgegangen:**								
Dampfer	1 051	433 569	1 007	435 450	1 052	432 564	992	431 751
Segler	333	39 987	373	43 759	484	57 890	480	61 964
Beladene Seeschiffe überhaupt	1 384	473 556	1 380	479 209	1 536	490 454	1 472	493 715

Von den **eingekommenen** Seeschiffen waren der **Flagge** nach:

	1898:						1897.						1896:						1895:					
	Dampfer		Segelschiffe		Zusammen		Dampfer		Segelschiffe		Zusammen		Dampfer		Segelschiffe		Zusammen		Dampfer		Segelschiffe		Zusammen	
	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl	Reg.-Tons.
Belgier	2	1 411	—	—	2	1 411	6	4 314	—	—	6	4 314	1	682	—	—	1	682	5	4 217	—	—	5	4 217
Dänen	72	41 571	130	9 931	202	51 505	74	34 627	147	10 783	221	45 410	95	39 569	181	12 479	276	52 048	70	30 273	173	10 664	243	40 937
Deutsche	806	321 763	178	25 808	984	347 571	760	314 271	166	23 445	926	337 716	741	272 031	224	32 045	965	304 076	706	286 313	250	37 897	956	324 210
Engländer	214	144 253	20	1 955	234	146 208	232	175 903	11	1 213	243	177 116	237	173 543	28	3 884	265	177 427	217	158 259	29	2 955	246	161 214
Franzosen	2	2 207	1	154	3	2 361	1	569	—	—	1	569	2	1 535	—	—	2	1 535	1	346	—	—	1	346
Holländer	48	23 764	23	3 090	71	26 854	43	19 826	29	3 056	72	22 882	40	20 799	20	1 958	60	22 757	38	29 652	15	1 070	53	21 722
Italiener	—	—	4	2 649	4	2 649	—	—	—	—	—	—	—	—	1	473	1	473	—	—	1	425	1	425
Norweger	62	30 444	19	5 821	81	36 265	66	38 360	13	4 028	79	42 388	31	25 057	19	4 018	50	29 075	25	12 249	17	4 082	42	16 331
Oesterreicher	1	1 850	—	—	1	1 850	1	951	—	—	1	951	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Russen	12	5 613	9	1 579	21	7 192	5	2 256	14	3 241	19	5 497	4	569	10	2 327	14	2 896	4	1 720	9	2 324	13	4 044
Schweden	127	38 382	42	3 771	169	42 153	150	38 716	32	4 119	182	42 835	117	28 444	49	4 623	166	33 067	107	26 015	50	5 009	157	31 024
Spanier	—	—	—	—	—	—	1	729	—	—	1	729	4	3 136	—	—	4	3 136	1	791	—	—	1	794
Zusammen	1 346	611 261	426	54 758	1 772	666 019	1 339	630 522	412	49 885	1 751	680 407	1 272	565 365	532	61 807	1 804	627 172	1 174	540 838	544	64 426	1 718	605 264

Von den **ausgegangenen** Seeschiffen waren der **Flagge** nach:

	1898:						1897.						1896:						1895:					
	Dampfer		Segelschiffe		Zusammen		Dampfer		Segelschiffe		Zusammen		Dampfer		Segelschiffe		Zusammen		Dampfer		Segelschiffe		Zusammen	
	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl.	Reg.-Tons.	Zahl	Reg.-Tons.
Belgier	2	1 411	—	—	2	1 411	6	4 314	—	—	6	4 314	1	682	—	—	1	682	5	4 217	—	—	5	4 217
Dänen	71	38 474	128	9 790	199	48 264	73	34 403	147	10 399	220	44 802	97	40 535	181	12 479	278	53 014	69	30 127	175	10 775	241	40 902
Deutsche	805	327 552	185	26 943	990	354 495	767	324 682	177	24 161	914	348 843	746	273 703	233	36 982	979	310 685	717	293 226	249	41 371	966	334 597
Engländer	215	145 121	20	1 955	235	147 076	234	180 085	11	1 213	245	181 298	236	169 872	28	3 884	264	173 756	216	158 743	29	2 955	245	161 698
Franzosen	2	2 207	1	154	3	2 361	1	569	—	—	1	569	2	1 535	—	—	2	1 535	1	346	1	358	2	704
Holländer	47	23 157	24	2 051	71	25 208	44	20 429	29	3 056	73	23 485	40	20 572	22	2 519	62	23 091	38	20 946	16	1 448	54	22 394
Italiener	—	—	4	2 649	4	2 649	—	—	—	—	—	—	—	—	1	473	1	473	—	—	1	425	1	425
Norweger	64	32 471	19	5 821	83	38 292	64	36 331	13	4 028	77	40 359	33	25 609	20	4 352	53	29 961	23	11 697	17	4 082	40	15 779
Oesterreicher	1	1 850	—	—	1	1 850	1	951	—	—	1	951	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Russen	12	5 613	10	1 789	22	7 402	5	2 256	16	4 287	21	6 543	4	569	12	3 072	16	3 641	4	1 720	7	1 864	11	3 584
Schweden	124	37 760	44	4 361	168	42 121	150	38 716	33	4 483	183	43 199	118	28 675	50	4 876	168	33 551	107	26 130	51	5 403	158	31 533
Spanier	—	—	—	—	—	—	1	729	—	—	1	729	4	3 136	—	—	4	3 136	1	794	—	—	1	794
Zusammen	1 343	615 616	435	55 513	1 778	671 129	1 346	643 465	426	51 627	1 772	695 092	1 281	564 888	547	68 637	1 828	633 525	1 181	547 946	546	68 681	1 727	616 627

Nach Ladung und Ausgangshafen hatten von den im Jahre 1898 hier eingekommenen Schiffen

geladen: / von:	Verschied. Güter.	Getreide.	Mais.	Farbholz.	Quebrachoholz.	Salz.	Heringe.	Kalksteine.	Granitsteine, Schiefer.	Gebrannte Steine.	Petroleum.	Eisen.	Eisenerz.	Kreide.	Thon, Thonerde.	Asphalt, Cement.	Salpeter.	Schwefelkies.	Oel.	Superphosphat.	Harz, Pech, Schwefel.	Gasreinigungs-Masse.	Schlacke u. Thomasmehl.	Eis.	Leere Fässer.	Kohlen u. Koks.	Ballast u. leer.	Theilladung.	Nothhäfener.	Summe.
Afrika (Algerien)	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Amerika (Argentinien)	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
„ (Chile)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
„ (Mexiko)	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
„ (Vereinigte St.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	14
„ (Westindien)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Belgien	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	11	—	—	—	—	—	—	41
Dänemark	4	—	40	—	—	—	—	—	24	4	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	45	1	2	133
Frankreich	4	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Großbritannien u. Irland	108	—	—	—	—	9	74	—	—	4	—	16	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	7	—	—	241	1	—	1	465
Holland	57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	2	—	1	10	—	—	—	74
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Norwegen	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	10	—	—	—	—	—	16
Rußland	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	3	—	—	—	—	15	2	2	29
Schweden	—	—	—	—	—	—	5	44	66	16	—	—	37	—	—	—	—	4	—	—	—	5	—	—	—	—	39	5	5	226
Preußen u. Pommern	101	—	—	—	—	1	—	—	2	8	—	4	—	15	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	109	16	38	302
Schleswig Holstein	27	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	1	42
Hannover	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	1	—	—	—	—	64	—	—	1	81
Rheinprovinz	26	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	—	30
Bremen	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	2	—	—	45
Hamburg	141	—	20	2	1	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	7	—	—	1	1	—	—	—	—	1	3	—	1	181
Lübeck	51	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	4	1	1	62
Mecklenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	1	—	1
zusammen	590	2	60	4	8	12	80	44	97	39	15	23	37	18	6	4	8	4	6	10	8	17	21	10	6	323	242	26	52	1772

Von den im Jahre 1898 von hier ausgegangenen Schiffen hatten

geladen: / nach:	Getreide und Saat.	Getreide und Beiladung.	Holz.	Holz und Beiladung.	Zucker.	Zucker und Beiladung.	Mehl und Kleie.	Mehl und Zucker.	Melasse.	Verschiedene Güter.	Salz.	Dachpappe.	Oelkuchen.	Sprit.	Rübenschnitzel.	Schwefelkies-abbrände.	Knochenmehl.	Ballast.	Theilladung.	Nothhäfener.	Summe.
Amerika (Vereinigte Staaten)	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	27
„ (Brit. Nord-Amerika)	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3
Belgien	1	1	37	11	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
Dänemark	6	11	104	5	2	—	11	—	—	33	—	—	34	—	2	—	1	20	—	5	234
Frankreich	1	1	13	4	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Großbritannien und Irland	9	7	142	35	100	15	—	—	—	43	—	—	—	—	—	—	—	14	—	1	366
Holland	1	6	25	12	—	5	—	—	4	54	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	110
Italien	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Japan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Norwegen	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	7	—	—	16
Rußland	—	—	1	1	11	2	4	4	—	5	2	—	—	—	—	—	—	84	13	—	127
Schweden	56	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	—	17	—	3	—	—	122	—	3	206
Spanien	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Preußen und Pommern	7	—	21	8	—	—	2	—	4	104	—	—	—	—	—	5	—	80	21	33	285
Schleswig-Holstein	1	—	24	4	—	—	1	—	—	37	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	71
Hannover	—	—	30	3	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	44
Rheinprovinz	—	—	1	—	1	—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30
Oldenburg	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12
Jade	—	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Bremen	—	—	1	3	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	38
Hamburg	—	—	2	1	—	—	—	—	—	58	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	65
Lübeck	—	—	4	2	—	—	—	—	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
Mecklenburg	—	—	6	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	10
zusammen	89	27	423	91	136	22	21	7	8	452	2	2	52	3	5	5	1	347	35	47	177

Von den **mit Ladung** für Danzig ein- und ausgegangenen Schiffen:

	kamen **von:**					waren bestimmt **nach:**				
	1898	1897	1896	1895	1894	1898	1897	1896	1895	1894
Großbritannien und Irland . . .	463	462	481	485	502	351	368	400	383	373
Holland	74	62	59	56	62	110	88	89	107	103
Belgien	41	44	37	31	38	60	65	58	58	55
Frankreich	5	4	5	9	20	20	42	57	66	83
Portugal	—	2	1	—	—	—	2	—	—	—
Spanien	—	—	—	—	—	1	1	—	—	1
Italien			1	1	2	3	—	3	2	3
Malta	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Rußland	10	5	4	6	11	30	35	37	36	52
Schweden und Norwegen . . .	193	166	190	171	234	90	95	106	83	148
Dänemark	85	144	93	88	72	209	242	257	209	365
Hamburg	177	135	130	131	116	61	79	106	63	56
Bremen	43	34	47	41	43	34	24	28	33	36
Rheinprovinz	29	35	29	21	23	30	36	31	22	23
Hannover, Oldenburg u. d. Jadegebiet	80	55	75	35	48	57	42	53	37	35
Schleswig-Holstein	30	56	41	45	47	67	57	62	57	81
Lübeck	56	47	52	42	47	45	39	15	1	2
Mecklenburg	—	10	2	1	4	10	18	7	4	6
Preußen und Pommern	139	175	208	158	149	151	124	201	212	209
Nord-Amerika	16	19	14	14	18	19	23	26	5	4
West-Indien	1	1	1	1	1	—	—	—	—	—
Südamerika	8	1	7	5	2	—	—	—	—	—
Afrika (Algerien, Oran)	1	2	1	1	—	—	—	—	—	—
Ostindien	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Japan	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
	1452	1431	1478	1342	1439	1349	1380	1536	1470	1635

* * *

Vergleichende Uebersicht

des Hafenverkehrs in den Jahren 1860 bis 1898 (einschließlich der in Ballast und für Nothhafen oder Ordre ein- und ausgegangenen Seeschiffe).

	Eingekommene Schiffe:						Ausgegangene Schiffe:					
	Dampfer.		Segelschiffe.		Ueberhaupt Schiffe.		Dampfer.		Segelschiffe.		Ueberhaupt Schiffe.	
	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Reg.-T.*)	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Reg.-T.*)
1898	1346	611261	426	54758	1772	666019	1343	615616	435	55513	1778	671129
1897	1339	630522	412	49885	1751	680407	1346	643465	426	51627	1772	695092
1896	1272	565365	532	61807	1804	627172	1281	564888	547	68637	1828	633525
1895	1174	540838	544	64426	1718	605264	1181	547946	546	68681	1727	616627
1894	1312	605567	590	86788	1902	692355	1309	611622	566	77910	1875	689532
1893	1166	564892	566	70007	1732	634899	1166	564864	610	83519	1776	648383
1892	1024	477699	480	92328	1504	570027	1013	477707	484	83067	1497	560774
1891	1206	531293	630	108739	1836	640032	1200	529266	631	104851	1831	634117
1890	1132	460414	755	116685	1887	577099	1132	457783	746	115006	1878	572789
1889	1155	445296	708	138418	1863	583714	1169	454272	683	129063	1852	583335
1888	1248	505422	722	115029	1970	620451	1243	501778	761	132447	2004	634225
1887	1096	440823	717	116763	1813	557586	1089	436836	742	124954	1831	561790
1886	1025	449332	659	116400	1684	565732	1024	449711	667	117297	1691	567008
1885	1025	446740	796	140819	1821	587559	1020	444298	804	135079	1824	579377
1884	906	443138	884	150362	1790	593500	909	444072	896	152977	1805	597049
1883	1068	476439	974	174098	2042	650537	1083	483440	980	173308	2063	656748
1882	918	388241	1205	215985	2123	604226	909	384570	1171	205343	2080	589913
1881	661	288485	979	172955	1640	461440	655	285625	1056	198491	1711	484116
1880	607	272991	1287	224063	1894	497054	607	273788	1269	216423	1876	490211
1879	634	284486	1106	190097	1740	474583	636	286463	1118	187660	1754	474123
1878	623	281015	1376	228679	1999	509694	619	278399	1410	221072	2029	499471
1877	464	231692	1248	226548	1712	458240	459	229244	1262	224194	1721	453438
1876	319	143385	1327	242545	1646	385930	323	142564	1387	266650	1710	409214
1875	337	148865	1332	245083	1669	393948	338	149450	1307	238717	1645	388167
1874	330	138044	1515	264723	1845	402767	328	138444	1498	251288	1826	389732
1873	299	103295	1540	271904	1839	375199	302	102440	1518	271362	1820	373802
1872	289	92061	1555	256577	1844	348638	287	91913	1586	261578	1873	353491
1871	349	129716	1897	317608	2246	447324	354	132617	1895	309785	2249	442402
1870	290	107711	1317	193569	1607	301280	286	105890	1270	182455	1556	288345
1869	300	104958	1503	216708	1803	321666	302	104874	1549	230135	1851	335009
1868	260	86889	1449	226634	1709	313523	260	87108	1494	232740	1754	319848
1867	224	68787	1476	219162	1700	287949	219	66801	1548	228426	1767	295227
1866	204	71234	1859	272620	2063	343854	204	70254	1845	267131	2049	337385
1865	204	65692	2287	340514	2491	406206	199	62940	2327	348585	2526	411525
1864	175	58417	1976	306380	2151	364797	180	60114	2017	302657	2197	362771
1863	196	58989	2907	400755	3103	459744	192	56766	2873	405182	3065	461948
1862	175	52247	2976	418516	3151	470763	174	53141	3026	436110	3200	489251
1861	181	56487	2518	386762	2699	443249	184	56855	2465	367695	2649	424550
1860	147	33158	2388	364092	2535	397250	141	26652	2424	380025	2565	406677

*) Anm. Die Umrechnung der früheren Schiffstonnen von 1000 kg in Registertons ist derart erfolgt, daß 4 Schiffstonnen = 3 Registertons gerechnet sind (t = 2,12 cbm = 0,74836 Registertons).

Werth-Berechnung des Waaren-Einganges seewärts:

	im Jahre 1898:		im Jahre 1897:	
	Menge in dz von 100 kg	Geschätzter Werth in Mk.	Menge in dz von 100 kg	Geschätzter Werth in Mk.
Abfälle	35 982	199 000	23 898	147 000
darunter: *Kleie*	*9 376*	*68 000*	*5 515*	*42 000*
Lumpen	*4 578*	*92 000*	*2 957*	*59 000*
Baumwolle und Baumwollenwaaren	25 519	6 923 000	22 359	5 486 000
darunter: *Rohe Baumwolle*	*2 198*	*167 000*	*2 549*	*204 000*
Baumwollabfälle	*2 028*	*85 000*	*1 719*	*74 000*
Baumwollengarn	*8 857*	*2 555 000*	*4 846*	*1 433 000*
Blei und Bleiwaaren	5 491	158 000	4 029	101 000
Drogen, Apotheker- und Farbewaaren	573 221	8 262 000	545 282	8 297 000
Eisen und Eisenwaaren	592 371	9 723 000	527 655	7 851 000
darunter: *Roh- und Brucheisen*	*247 505*	*1 256 000*	*214 031*	*1 062 000*
Eisen, geschmiedet und gewalzt	*162 694*	*2 278 000*	*133 788*	*1 721 000*
Eisenbahnschienen u. Schwellen	*46 243*	*469 000*	*36 523*	*347 000*
Stahl, Blech und Draht	*66 031*	*1 311 000*	*85 006*	*1 332 000*
Anker und Ketten	*3 969*	*111 000*	*3 246*	*89 000*
Erden, Erze, edle Metalle, Asbest und Asbestwaaren	1 333 214	2 576 000	1 150 607	2 511 000
Flachs und andere vegetabilische Spinnstoffe mit Ausnahme der Baumwolle	9 040	329 000	2 344	109 000
Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues	212 600	2 334 000	177 287	2 027 000
darunter: *Weizen*	*13 736*	*199 000*	*1 542*	*20 000*
Roggen	*4 828*	*45 000*	*884*	*8 000*
Gerste	*17 378*	*165 000*	*6 394*	*58 000*
Hülsenfrüchte und Mais	*163 661*	*1 492 000*	*135 208*	*1 154 000*
Oelsaaten	*7 578*	*143 000*	*25 454*	*456 000*
Glas und Glaswaaren	3 917	151 000	3 603	106 000
Häute und Felle	58 407	5 544 000	62 067	5 966 000
Holz u. andere Schnitzstoffe, sowie Waaren daraus	54 989	1 551 000	60 345	1 569 000
darunter: *Bau- u. Nutzholz (europäisches)*	*15 291*	*120 000*	*29 437*	*179 000*
Nutzholz (aussereuropäisches)	*2 147*	*52 000*	*1 818*	*44 000*
Maschinen, Fahrzeuge und Dampfkessel	77 127	4 765 000	59 387	3 291 000
Kupfer und andere unedle Metalle sowie Waaren daraus	18 327	2 157 000	20 434	2 319 000
Leder und Lederwaaren	3 824	974 000	3 558	987 000
Garn und Leinenwaaren	26 164	2 100 000	33 766	2 197 000
Material- und Spezerei-, auch Konditorwaaren	744 109	23 516 000	521 600	20 870 000
darunter: *Bier*	*4 082*	*161 000*	*2 890*	*115 000*
Liköre, Spiritus, Branntwein	*10 257*	*1 549 000*	*9 228*	*1 374 000*
Wein und Most	*38 050*	*3 673 000*	*32 913*	*2 909 000*
Butter und Margarine	*7 931*	*764 000*	*9 497*	*897 000*
Fleisch und Speck	*16 994*	*1 286 000*	*10 407*	*889 000*
Frische Fische	*5 919*	*24 000*	*1 455*	*7 000*
Südfrüchte	*13 704*	*529 000*	*13 501*	*512 000*
Gewürze	*7 094*	*561 000*	*7 520*	*397 000*
Heringe	*319 707*	*4 477 000*	*192 988*	*3 346 000*
Honig	*2 559*	*128 000*	*1 272*	*60 000*
Kaffee	*36 736*	*3 686 000*	*36 075*	*4 336 000*
Kakao und Chocolade	*3 954*	*611 000*	*3 359*	*554 000*
Cichorien und Kaffeesurrogate	*15 317*	*766 000*	*17 652*	*989 000*
Mehl und Mühlenfabrikate	*27 592*	*600 000*	*16 560*	*391 000*
Reis	*66 463*	*1 209 000*	*44 284*	*742 000*
Salz	*123 501*	*267 000*	*63 449*	*108 000*

	im Jahre 1898: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1898: Geschätzter Werth in Mk.	im Jahre 1897: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1897: Geschätzter Werth in Mk.
Syrup und Melasse	*6 429*	*119 000*	*6 593*	*122 000*
Tabak und Tabakfabrikate	*8 460*	*1 248 000*	*6 260*	*989 000*
Thee	*560*	*87 000*	*653*	*111 000*
Zucker	*9 622*	*250 000*	*25 075*	*524 000*
Oele und Fette	202 997	6 559 000	147 655	5 168 000
darunter: *Speiseöle*	*1 785*	*122 000*	*1 159*	*73 000*
Leinöl	*11 766*	*282 000*	*14 557*	*422 000*
Palm- und Kokosnussöl	*10 683*	*337 000*	*9 783*	*338 000*
Oelkuchen	*49 308*	*493 000*	*27 669*	*277 000*
Schmalz	*63 463*	*2 875 000*	*44 684*	*2 234 000*
Lanolin, Paraffin, Wallrath	*1 818*	*118 000*	*1 941*	*180 000*
Talg	*32 874*	*1 578 000*	*23 363*	*1 005 000*
Fischthran	*3 277*	*128 000*	*3 902*	*148 000*
Schmieröle	*19 846*	*308 000*	*14 416*	*237 000*
Papier und Pappwaaren	27 341	1 568 000	25 328	1 625 000
Petroleum	394 216	2 041 000	376 569	2 637 000
Lichte, Seife und Parfümerien	5 228	678 000	4 501	518 000
Seide und Seidenwaaren	212	93 000	511	300 300
Steine und Steinwaaren	375 252	1 020 000	443 718	1 127 000
Kohlen, Koks, Torf	2 923 779	3 926 000	3 324 718	4 163 000
Theer, Pech, Harze, Asphalt	120 076	1 094 000	115 894	2 877 000
Thonwaaren	105 960	474 000	205 811	481 000
Wolle, einschl. der anderweit nicht genannten Thierhaare, und Waaren daraus	38 199	8 741 000	29 615	7 181 000
Zink und Zinkwaaren	1 569	63 000	1 258	51 000
Zinn und Zinnwaaren	4 645	588 000	4 549	572 000
Andere, vorstehend nicht genannte Artikel	3 567	1 458 000	3 607	1 804 000
	7 977 343	101 966 000	7 901 065	92 337 000

* * *

Werth-Berechnung des Waaren-Ausganges seewärts:

	im Jahre 1898: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1898: Geschätzter Werth in Mk.	im Jahre 1897: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1897: Geschätzter Werth in Mk.
Abfälle	31 091	327 000	75 542	634 000
darunter: *Kleie*	*25 714*	*262 000*	*68 442*	*561 000*
Lumpen	*2 692*	*54 000*	*4 115*	*62 000*
Blei und Bleiwaaren	390	13 000	378	10 000
Drogen, Apotheker- und Farbwaaren	17 643	1 773 000	25 823	1 308 000
Eisen und Eisenwaaren	2 997	152 000	12 613	368 000
Erden, Erze, edle Metalle, Asbest und Asbestwaaren	5 108	17 000	646	5 000
Flachs, Hanf und andere Spinnstoffe	163	6 000	129	5 000
Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues	922 357	13 045 000	936 674	14 170 000
darunter: *Weizen*	*382 056*	*5 540 000*	*516 579*	*7 129 000*
Roggen	*182 105*	*1 712 000*	*145 923*	*1 401 000*
Gerste	*100 413*	*954 000*	*53 318*	*656 000*
Hafer	*44 070*	*432 000*	*2 479*	*27 000*
Hülsenfrüchte und Mais	*137 555*	*2 1[illegible]1 000*	*155 493*	*2 660 000*
Oelsaaten	*54 588*	*1 088 000*	*46 410*	*863 000*
Glas und Glaswaaren	653	18 000	274	5 000
Häute und Felle	5 645	520 000	3 013	280 000
Holz u. andere Schnitzstoffe sowie Waaren daraus	2 657 565	30 059 000	2 726 043	29 907 000
darunter: *Bau- und Nutzholz (europäisches)*	*2 650 613*	*29 707 000*	*2 722 569*	*29 488 000*
Maschinen und Fahrzeuge	1 887	111 000	4 150	296 000
Kupfer und andere unedle Metalle sowie Waaren daraus	2 328	268 000	1 451	215 000
Leder und Lederwaaren	112	36 000	315	173 000
Material- u. Spezerei- auch Konditorwaaren pp.	2 662 624	54 015 000	2 196 650	48 920 000
darunter: *Bier*	*4 364*	*174 000*	*4 522*	*181 000*
Likör, Spiritus, Branntwein	*107 772*	*3 767 000*	*92 582*	*2 551 000*
Wein und Most	*1 479*	*182 000*	*1 354*	*170 000*
Mehl und Mühlenfabrikate	*281 668*	*4 526 000*	*289 540*	*4 880 000*
Salz	*3 307*	*7 000*	*21 100*	*24 000*
Syrup und Melasse	*159 095*	*800 000*	*136 658*	*507 000*
Zucker	*2 083 741*	*42 801 000*	*1 635 791*	*39 255 000*
Oele und Fette	117 750	3 100 000	139 640	3 960 000
darunter: *Rüböl*	*57 206*	*2 403 000*	*71 380*	*3 016 000*
Oelkuchen	*58 181*	*611 000*	*62 050*	*683 000*
Schmalz	*552*	*38 000*	*1414*	*103 000*
Papier und Pappwaaren	21 745	884 000	26 381	794 000
Petroleum	6 679	69 000	1 934	26 000
Lichte, Seife und Parfümerien	165	16 000	122	9 000
Theer, Pech, Harze	18 338	151 000	2 774	27 000
Wolle, Baumwolle, Leinen, Garn, sowie Waaren daraus	1 802	341 000	2 785	312 000
Zink, Zinn und Waaren daraus	3 262	111 000	5 140	175 000
Andere vorstehend nicht genannte Artikel	1 785	503 000	6 700	484 000
	6 482 089	105 535 000	6 169 177	102 083 000

	Waaren-Einfuhr seewärts:		Waaren-Ausfuhr seewärts:		Gesammter Güterverkehr seewärts:	
	Menge in dz zu 100 kg:	Werth in Mk.:	Menge in dz zu 100 kg:	Werth in Mk.	Menge in dz zu 100 kg:	Werth in Mk.:
1898:	7 977 343	101 966 000	6 482 089	105 535 000	14 459 432	207 501 000
97:	7 901 965	92 337 000	6 169 177	102 083 000	14 071 142	194 420 000
96:	7 253 837	92 558 000	6 686 157	105 737 000	13 939 994	198 295 000
95:	6 030 229	76 497 000	5 921 954	92 970 000	11 952 183	169 467 000
94:	6 301 201	87 106 000	6 070 558	87 010 000	12 371 759	174 116 000
93:	5 718 602	73 674 000	6 030 468	99 352 000	11 749 070	173 026 000
92:	5 223 030	69 083 000	4 315 877	68 395 000	9 538 907	137 478 000
91:	5 161 449	62 230 000	5 991 561	109 505 000	11 153 010	171 735 000
90:	4 147 316	62 798 000	5 252 007	92 946 000	9 399 323	155 744 000
89:	4 642 544	58 229 000	5 627 495	84 153 000	10 270 039	142 382 000
88:	4 341 900	46 749 500	6 899 070	97 826 900	11 240 970	144 575 500

2. Weichsel-Verkehr.

Durch die Einlager Schleuse gingen in der Zeit vom 7. Januar bis 31. Dezember 1898 **nach** und **von** Danzig:

	Stromab:			Stromauf:			1898:
	beladen.	unbeladen	zus.	beladen.	unbeladen.	zus.	insgesammt.
a. **Schiffsgefäße:**							
Seeschiffe	—	21	21	25	1	26	47
Flußdampfer	2964	599	3563	3100	519	3619	7 182
Gabarren und oberländische Kanalkähne	207	224	431	402	27	429	860
Kurische Kähne	157	192	349	348	12	360	709
Berliner Oderkähne und Zillen	1456	287	1743	1394	358	1752	3 495
Barken und Dubasse	24	16	40	34	13	47	87
Galler und Biggen	8	3	11	9	4	13	24
Yachten	15	31	46	49	10	59	105
Lummen, Beidacke und Obstkähne	188	43	231	107	148	255	486
Kähne mit Fischen, Butter, Schweinen	352	—	352	—	352	352	704
zusammen 1898	5371	1416	6787	5468	1444	6912	13 699
dagegen 1897 (9. März bis 25. Dezember)	4572	1609	6181	4794	1424	6218	12 399
„ 1896 (8. März bis 28. November)	4163	1809	5972	4861	1227	6088	12 060
„ 1895 (1. April bis 26. Dezember)	5706	2179	7885	5722	2205	7927	15 812
„ 1894 (12. bis 17. Februar und 1. März bis 31. Dezember)	6113	1961	8074	5867	2229	8096	16 170
„ 1893 (13. März bis 31. Dezember)	6572	2446	9018	5834	3218	9052	18 070
b. **Holztraften** 1898	—	827	827	—	7	7	834
dagegen 1897	—	668	668	—	11	11	679
„ 1896	—	572	572	—	17	17	589
„ 1895	—	464	464	—	7	7	471
„ 1894	—	554	554	—	5	5	559
„ 1893	—	752	752	—	19	19	771

Uebersicht

des Waaren-Verkehrs **nach** und **von** Danzig **auf der Weichsel in Doppel-Centnern zu 100 kg:**

Bezeichnung der Waaren.	Eingang stromab				Ausgang stromauf			
	1898.	1897.	1896.	1895.	1898.	1897.	1896.	1895.
1. Düngemittel aller Art	2 750	150	50	—	7 785	18 695	22 965	4 085
2. Lumpen aller Art	4 105	3 865	4 220	4 170	18 660	6 505	225	530
3. Knochen	—	50	—	320	4 050	2 645	—	—
4. Rohe Baumwolle	15	—	—	100	3 150	1 920	515	1 725
5. Soda	14 600	10 810	14 850	13 215	24 985	21 865	20 820	23 335
6. Farbholz	—	–	200	—	19 625	28 220	96 275	57 950
7. Knochenkohle, Knochenmehl		—	300	—	190	300	240	—
8. Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure	380	310	—	3 105	1 030	12 205	12 065	11 665
9. Roheisen und Brucheisen	1 265	100	8 550	1 165	169 180	137 490	130 330	98 625
10. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	5 910	2 865	2 180	1 580	11 155	6 110	8 490	10 175
11. Verarbeitetes Eisen aller Art	17 205	23 720	29 085	20 505	103 970	93 405	121 480	71 550
12. Cement, Traß und Kalk	1 685	2 905	400	90	23 860	88 470	114 710	32 385
13. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	11 425	2 985	5 975	23 185	19 920	33 245	39 385	32 640
14. Eisenerz	—	—	–	—	—	1 830	—	3 000
15. Andere Erze	—	—	170	—	—	—	—	—
16. Flachs, Hanf, Heede, Werg	1 300	1 660	710	1 135	6 010	2 755	820	1 620
17. Weizen und Spelz	147 885	245 860	182 710	145 765	28 855	1 365	2 080	5 760
18. Roggen	26 515	73 700	166 835	217 380	12 390	545	625	2 840
19. Hafer	7 135	1 385	9 410	3 495	475	715	85	260
20. Gerste	10 430	13 410	15 875	10 690	11 375	19 780	10 830	7 195
21. Andere Getreide u. Hülsenfrüchte	11 255	12 715	10 290	16 405	25 160	20 070	7 020	2 060
22. Oelsaat	67 545	52 755	57 935	50 800	300	1 315	200	700
23. Stroh und Heu	2 085	485	330	2 290	20	—	—	50
24. Kartoffeln	945	815	1 770	355	15	35	90	705
25. Obst, frisches u. getrocknetes	4 535	6 275	3 635	8 160	2 025	1 545	5 540	6 260
26 Gemüse und Pflanzen	12 860	8 935	2 025	555	6 430	5 980	4 125	100
27. Glas und Glaswaaren	3 880	4 405	3 820	3 805	6 430	8 910	6 795	4 290
28. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	2 720	2 035	1 130	1 985	22 415	27 100	27 280	16 070
29. Harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz)	6 450	6 430	1 450	26 125	6 265	3 415	870	4 035
30. Harte Schnittwaaren	2 870	750	21 400	8 700	5 700	2 250	18 455	2 020
31. Harte Brennholzscheite	125	—	—	1 580	5 060	—	—	—
32. Weiche Stämme	23 950	23 550	44 420	11 840	4 210	1 770	—	610
33. Weiche Schnittwaaren	55 760	53 450	32 115	27 215	22 425	18 550	18 230	12 640
34. Weiche Brennholzscheite	2 925	22 590	11 200	7 670	5 350	1 840	200	1 150
35. Reisig und Faschinen	5 050	3 155	2 640	1 570	31 700	8 190	34 840	50 650
36. Borke, Lohe	160	—	50	100	95 870	19 695	2 090	1 610
37. Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke	14 250	12 565	13 660	10 510	11 135	14 735	9 405	8 690
38. Holzwaaren und Möbel	425	2 935	435	615	3 605	1 380	695	3 165
39. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	5 150	19 710	8 330	13 750	3 705	3 060	17 620	9 680
40. Bier	29 570	25 660	20 800	14 720	885	580	585	1 330
41. Branntwein	26 170	20 860	24 930	9 675	14 215	14 385	18 050	7 415
42. Wein	385	855	495	870	14 355	12 480	12 330	9 360
43. Fische, auch Heringe	7 365	5 265	2 440	9 190	68 230	41 490	61 940	58 630
44. Mehl und Mühlenfabrikate	41 375	49 990	54 470	47 595	63 900	57 430	54 975	54 620
45. Reis	150	—	250	50	34 655	30 355	35 775	32 285
46. Salz	10	—	900	100	16 705	11 905	21 870	18 955
47. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao	1 970	335	1 420	1 435	16 665	14 870	12 950	10 340
48. Zucker, Melasse, Syrup	1102560	859 580	660 310	522 635	108 790	114 965	114 430	106 765
49. Rohtabak	520	240	675	800	1 540	1 945	1 120	1 230

Bezeichnung der Waaren.	Eingang stromab				Ausgang stromauf			
	1898.	1897.	1896.	1895.	1898.	1897.	1896.	1895.
50. Fette Oele und Fette	12 280	13 350	14 280	11 425	99 565	64 105	51 320	41 655
51. Petroleum und andere Mineral-Oele	85	295	235	425	243 660	251 960	232 310	248 170
52. Steine und Steinwaaren	6 180	480	2 170	1 010	117 195	100 385	186 260	144 765
53. Steinkohlen	100	2 860	420	—	961 985	1019935	967 720	929 945
54. Kokes	—	—	—	—	18 135	36 020	6 950	6 595
55 Braunkohle	—	—	-	—	—	—	—	—
56. Torf	—	—	—	400	5 100	3 600	3 910	2 680
57. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	10 360	5 365	7 090	8 100	96 845	109 705	76 455	63 510
58. Lebendes Vieh	6 000	6 080	6 710	6 240	220	—	—	10
59. Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren	585 610	541 665	210 795	167 080	21 625	26 520	18 080	28 890
60. Thonwaaren, Steingut, Porzellan	1 690	3 685	2 755	2 450	1 015	985	2 220	110
61. Wolle, rohe	105	15	70	—	165	1 155	3 115	130
62. Alle sonstigen Gegenstände	5 790	6 420	18 015	15 150	24 820	47 615	25 915	118 065
zusammen	2313760	2160330	1687385	1459280	2654755	2580295	2643675	2375280

* * *

Die folgende Tabelle weist nach, in welcher Weise sich der Verkehr auf die Dampf- und die Segelschiffahrt vertheilt. Es passirten 1898:

zu Berg:

Dampfschiffe						Segelschiffe				Gesammtzahl der Schiffe.	Gesammtgewicht der verfrachteten Güter.
Personendampfer.	Schleppdampfer.	Güterdampfer			Auf Dampfern verfrachtete Güter	Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit	Auf Segelschiffen verfrachtete Güter		
		Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit		Im Ganzen.	Davon unbeladen.				
		Im Ganzen.	Davon unbeladen.	t	t			t	t		
2 282	459	878	60	65 497	49 820,5	3 293	925	310 337	215 655,0	6 912	265 475,5

zu Thal:

2 274	410	879	189	65 735	25 626,0	3 224	817	304 930	205 750,0	6 787	231 376,0

Auf die einzelnen Monate des Jahres 1898 vertheilt sich der **Floßverkehr stromab** wie folgt:

1898:	Anzahl der Traften	Bestand der Flöße an				Zusammen Floß-bestand
		hartem Holz		weichem Holz		
		Stämme	Schnittwaare	Stämme	Schnittwaare	
		cbm	cbm	cbm	cbm	cbm
Januar-Februar . . .	—	—	—	—	—	—
März	7	238,5	—	3 682,5	732,0	4 653,0
April	—	—	—	—	—	—
Mai	12	2 406,5	—	4 951,5	208,0	7 566,0
Juni	94	12 248,6	—	39 956,4	—	52 205,0
Juli	154	34 880,0	—	84 679,0	—	119 559,0
August	189	48 351,0	—	125 347,0	—	173 698,0
September	111	28 768,0	—	82 536,5	—	111 304,5
Oktober	57	13 858,5	—	30 618,5	—	44 477,0
November	178	46 276,0	—	120 567,5	—	166 843,5
Dezember	25	4 095,0	—	20 806,5	—	24 901,5
1898	827	191 122,1	—	513 145,4	940	705 207,5
1897	668	142 172,7	2,5	424 872,8	79,0	567 127,0
1896	572	107 067,0	—	346 771,0	221,0	454 059,0

3. Eisenbahn-Verkehr.

Uebersicht über den Güter-Empfang und -Versand der Stationen Danzig-Legethor, -Hauptbahnhof, -Olivaerthor, Weichselbahnhof, Neufahrwasser und Langfuhr in Doppel-Zentnern zu 100 kg:

a) Empfang.

(Gütersendungen unter 500 Kilogramm sind nicht angeschrieben.)

Es sind im Jahre 1898 hier angekommen **von** bezw. **über**:

Rubrik der Eisenbahn-Waaren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	1898 zusammen.
1. Abfälle von Horn 2c.	25	—	—	—	—	80	—	—	—	—	—	—	105
2. Baumwolle, rohe	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80
3. Bier	10 145	100	1 650	—	10	10 895	—	—	—	1 780	—	—	24 580
5. Borke und Lohe	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100
6. Braunkohlen	100	—	—	—	—	200	—	—	—	—	—	—	300
7. Cement	29 975	200	5 500	405	65	100	—	—	—	—	—	—	36 245
8. Chemikalien, Drogen	225	10	—	—	50	380	—	—	—	—	—	—	665
9. Dachpappe	5 005	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 005
10. Düngemittel	9 230	155	—	1 000	—	5 015	—	—	—	100	—	—	15 500
11. Roh- und Brucheisen	11 065	80	175	50	—	20	—	—	—	—	—	—	11 390
12. Eisen und Stahl	35 510	290	140	24 940	1 005	48 260	—	—	—	35	—	—	110 180
13. Eisenbahnschienen	17 055	1 155	3 310	2 115	170	1 320	—	—	—	—	—	—	25 425
14. Eiserne Eisenbahnschwellen	—	—	—	5	—	5	—	—	—	—	—	—	10
15. Eiserne Achsen, Bandagen u. s. w.	820	450	—	455	120	970	—	—	—	—	—	—	2 815
16. Eiserne Dampfkessel, Maschinen, Maschinentheile	14 230	370	1 995	4 555	5 875	15 605	—	10	—	—	—	—	42 640
17. Eiserne Röhren und Säulen	1 850	10	385	9 575	1 030	3 970	—	—	—	—	—	—	16 820
18. Eisen- u. Stahldraht	470	—	—	60	10	330	—	—	—	—	—	—	870
19. Eisen- und Stahlwaaren	4 985	420	2 020	21 720	2 630	7 275	—	—	—	—	—	—	39 050
20. Eisenerz	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175
21. Erden	111 900	—	—	100	—	2 250	—	—	—	—	—	—	114 250
22. Farbehölzer	20	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	30
23. Fische, auch Heringe	2 180	125	—	15	—	10	—	—	—	—	—	—	2 330
24. Flachs, Hanf, Heede, Werg	1 960	—	—	200	—	—	—	—	130	—	—	—	2 290
25. Fleisch und Speck	10	—	—	—	—	280	—	—	—	—	—	—	290
26. Garne und Twiste	125	—	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	140
27. Getreide:													
a) Weizen u. Spelz	362 365	—	18 090	—	—	—	127 420	15 580	—	—	—	—	523 455
b) Roggen	272 795	2 800	97 080	—	—	—	72 185	2 150	—	—	—	—	447 010
c) Hafer	106 395	250	15	—	—	—	10 260	—	—	—	—	—	116 920
d) Gerste	56 540	300	3 980	10	—	100	188 200	300	—	—	—	—	249 430
e) Hülsenfrüchte, Mais	21 170	100	700	500	—	595	56 785	18 050	105 035	—	—	—	202 935
f) Lein- u. Oelsamen	39 075	425	100	—	—	100	102 475	3 830	1 575	—	—	—	147 580
g) andere Sämereien	3 730	180	290	110	90	255	8 845	4 750	70	—	—	—	18 320
28. Glas- u. Glaswaaren	5 640	2 825	170	2 360	810	4 550	380	—	—	—	—	—	16 735
29. Häute, Felle, Leder	2 295	115	355	180	355	720	45	10	—	—	—	—	4 075
30. Holz, europäisches:													
a) Rundholz	54 970	1 380	2 025	2 810	60	5	10 060	3 635	—	—	—	—	74 945
b) Bohlen, Bretter, Faßholz	94 695	8 355	7 790	2 465	1 135	415	16 635	2 675	680	945	—	—	135 790
c) Schwellen, Brennholz	245 760	70 400	5 070	380	210	305	95 975	7 795	1 030	250	370	—	427 545
31. Holzzeugmasse	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	100
32. Hopfen	575	—	5	—	365	330	—	60	—	—	—	—	1 335
33. Jute	—	—	—	55	—	5	—	—	—	—	—	—	60
34. Kaffee, Kakao, Thee	—	10	—	—	—	25	—	10	—	—	—	—	45
35. Kalk, gebrannter	7 785	100	16 140	39 085	—	280	—	—	—	300	—	—	63 690
36. Kartoffeln	43 165	5 955	925	—	25	—	—	—	—	—	—	—	50 070
37. Knochen	7 105	1 210	560	—	—	125	—	—	—	—	—	—	9 000
40. Lumpen	2 510	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 510
41a. Mehl	43 860	715	5 250	—	—	—	125	—	—	—	—	—	49 950
b. Kleie	7 205	—	100	—	—	—	337 590	66 900	—	—	—	—	411 795

Rubrik der Eisenbahn-Waaren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	rovinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	1898 zusammen.
42. Obst	1 780	20	—	220	95	340	375	—	—	10 555	—	—	13 385
43. Oele, Fette, Thran, Talg	4 190	455	25	30	25	5 790	—	—	—	—	—	—	10 515
44. Oelkuchen	1 460	55	100	—	—	—	41 175	500	—	—	—	—	43 290
45. Papier und Pappe	10 935	15 340	410	2 365	90	385	—	—	—	—	—	—	29 525
46. Petroleum u. andere Mineralöle	1 945	—	125	5 670	120	2 885	100	—	—	—	—	—	10 845
48. Röhren von Thon und Cement	555	240	—	2 685	—	3 935	—	—	—	—	—	—	7 415
49. Rüben	9 315	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 315
50. Rübensyrup, Melasse	41 435	110	—	—	—	420	—	100	—	—	—	—	42 065
52. Salz, Koch- u. Viehsalz, Glaubersalz	5 575	—	11 735	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 310
53. Schiefer	265	—	—	—	15	1 190	—	—	—	—	—	105	1 575
54. Schwefelsäure	1 035	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 035
55. Soda:													
a. rohe, calcinirte, krystallisirte	710	—	2 380	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 090
b. kaustische	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105
56. Spiritus, Spirituosen, Essig	135 555	140	3 555	—	—	265	805	6 225	—	—	—	—	146 545
57. Stärke	9 035	7 455	5 455	—	—	100	—	495	—	—	—	—	22 540
58. Steine, bearbeitete, Steinwaaren	51 465	175	100	555	265	100	—	—	—	—	—	—	52 660
59. Steine, gebrannte, Ziegel u. s. w.	209 535	2 695	650	25 300	435	14 730	—	260	—	—	—	—	253 605
60. Steinkohlen u. Koks	89 075	110	405	1 429 550	750	5 530	—	—	—	—	—	—	1 525 420
61. Rohtabak	1 230	—	—	5	—	210	—	—	—	—	—	—	1 445
62. Theer, Pech, Asphalt u. s. w.	12 770	50	—	20 875	—	220	505	575	—	—	—	—	34 995
63. Thonwaaren, Porzellan	2 820	665	1 830	2 620	2 185	12 570	—	—	—	—	—	—	22 690
64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen	1 535	100	115	10	—	—	—	—	—	160	—	—	1 920
65. Wein	195	150	—	110	10	105	—	—	—	—	—	—	570
66. Wolle	600	60	—	5	—	210	—	150	—	—	—	—	1 025
67. Zink	30	5	840	7 460	5	—	—	—	—	—	—	—	8 340
68. Zucker:													
a. Rohzucker	795 890	—	136 930	—	—	—	1 975	2 805	—	—	—	—	937 600
b. raffinirter Zucker	100	—	—	—	—	—	31 615	109 150	—	—	—	—	140 865
69. Sammelladungen	2 070	—	—	—	31 740	—	—	—	—	—	—	—	33 810
70. Sonstige Güter	139 160	25 650	28 605	12 250	14 010	47 750	125	140	50	250	—	—	267 990
Insgesamt	3 165 140	151 960	367 185	1 622 870	64 190	201 525	1 103 655	246 155	108 570	14 375	370	105	7 046 100

b) Versand.

(Gütersendungen unter 500 Kilogramm sind nicht angeschrieben.)

nach bezw. **über:**

Rubrik der Eisenbahn-Waaren Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Belgien.	Holland.	1898 zusammen.	1897 zusammen.	1896 zusammen.
1. Abfälle von Horn	250	—	—	—	—	—	—	75	—	—	—	—	325	—	40
2. Baumwolle	440	—	—	—	—	—	—	755	—	—	—	—	1 195	3 000	2 800
3. Bier	14 965	1 720	315	—	—	—	—	825	—	—	—	—	17 825	13 150	3 210
4. Blei	305	50	30	—	—	55	—	125	—	—	—	—	565	400	1 345
5. Borke und Lohe	685	—	105	—	—	—	255	14 590	—	—	—	—	15 635	16 005	18 420
6. Braunkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	320	—
7. Cement	21 915	1 205	205	—	—	—	—	75	—	—	—	—	23 400	23 160	37 520
8. Chemikalien, Drogen	2 940	915	15	—	—	—	—	1 530	—	—	—	—	5 400	6 330	4 535
9. Dachpappe	28 985	6 015	200	—	—	—	—	35	—	—	—	—	35 235	36 205	35 020
10. Düngemittel	487 395	84 790	46 545	2 150	700	1 900	—	24 500	—	—	—	—	647 980	690 935	532 290
11. Roh- und Brucheisen	28 930	4 390	11 880	25 045	—	6 420	700	61 125	—	5365	—	—	143 825	112 875	106 355
12. Eisen und Stahl	70 640	14 315	4 635	180	605	850	220	27 845	—	125	—	—	119 415	89 030	162 370
13. Eisenbahnschienen	34 340	7 500	8 010	—	210	310	—	5 525	—	—	—	—	55 895	21 605	27 585
14. Eiserne Eisenbahnschwellen	3 475	345	520	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 340	3 580	5 135
15. Eiserne Achsen, Bandagen rc.	1 575	50	5	—	—	70	—	—	—	—	—	—	1 700	1 710	1 655
16. Eis. Dampfkessel, Maschinen, Maschinentheile	22 305	2 160	1 320	255	395	2 030	1 220	63 400	—	190	—	—	93 275	66 795	42 955
17. Eiserne Röhren und Säulen	11 935	150	40	185	50	20	—	460	—	—	—	—	12 840	7 420	4 100
18. Eisen- u. Stahldraht	1 305	165	5	—	10	5	—	275	—	—	—	—	1 765	1 765	2 005
19. Eisen- u. Stahlwaaren	25 730	6 435	1 915	5	795	565	5	3 535	—	—	—	—	38 985	34 550	30 165
20. Eisenerz	50	—	—	846 050	—	—	—	—	—	—	—	—	846 100	597 495	250 720
21. Erden	67 385	75	100	100	—	—	—	1 695	—	10	—	—	69 365	10 740	9 480
22. Rohe Erze	—	420	—	150	—	—	—	47 260	—	10	—	—	47 840	57 230	390
23. Farbehölzer	290	50	50	—	—	—	—	3 990	—	—	—	—	4 380	3 295	1 600
24. Fische, auch Heringe	64 885	7 365	3 200	170	270	160	20 250	83 355	600	60	10	—	180 325	169 660	220 580
25. Flachs, Hanf, Heede, Werg	1 045	530	10	—	—	—	—	450	—	—	—	—	2 035	1 150	760
26. Fleisch u. Speck	1 625	45	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 675	770	570
27. Garne u. Twiste	350	280	—	—	—	—	—	13 520	—	—	—	—	14 150	14 000	13 655
28. Getreide:															
a) Weizen und Spelz	49 230	2 130	3 495	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54 855	16 195	49 115
b) Roggen	40 100	3 410	100	—	—	—	15	—	—	—	—	—	43 625	7 200	18 945
c) Hafer	14 910	765	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 680	11 655	8 120
d) Gerste	55 890	23 955	475	—	—	50	—	130	—	—	—	—	80 500	103 235	50 085
e) Hülsenfrüchte, Mais	158 315	12 370	1 205	100	100	—	—	1 850	—	—	—	—	173 940	189 280	51 550
f) Lein- und Oelsamen	780	110	4 000	—	—	130	—	—	—	—	—	—	5 020	3 705	3 015
g) andere Sämereien	9 730	4 660	890	115	410	120	10	790	—	—		—	16 725	7 855	4 950
29. Glas und Glaswaaren	5 715	410	270	90	105	530	—	320	—	—	—	—	7 440	8 915	10 585
30. Häute, Felle, Leder	2 500	200	1 825	—	640	200	1 055	40 585	—	15	—	—	47 020	46 610	52 385
31. Holz, europäisch:															
a) Rundholz	1 825	16 710	350	—	—	120	—	220	—	—	—	—	19 225	24 575	25 860
b) Bohlen, Bretter, Faßholz	38 050	1 425	1 630	105	1820	4 050	—	1 360	—	—	—	—	48 440	31 705	27 115
c) Schwellen, Brennholz	214 580	51 820	5 480	6240	—	4 945	—	710	—	—	—	—	283 775	154 910	159 485
32. Holzzeugmasse	1 355	110	—	—	—	—	—	2 070	—	—	—	—	3 535	940	1 535
33. Hopfen	660	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	665	555	330
34. Jute	10	15	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	225	485	515
35. Kaffee, Kakao, Thee	6 520	455	345	10	—	—	—	12 285	—	—	—	—	19 615	18 980	16 505
36. Kalk, gebrannter	1 105	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	1 120	1 015	575
37. Kartoffeln	2 050	100	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	2 250	975	210
38. Knochen	1 940	50	—	350	—	—	—	115	—	—	—	—	2 455	5 270	6 950
39. Kuchenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 350	210
40. Lumpen	6 850	2 645	105	—	140	65	—	1 525	—	—	—	—	11 330	8 950	9 680

Digitized by Google

Rubrik der Eisenbahn-Waaren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Posen.	Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Posen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Belgien.	Holland.	1898 zusammen.	1897 zusammen.	1896 zusammen.
41. a. Mehl	47 365	15 140	2 155	—	5	—	—	2 525	—	—	—	—	67 190	452 740	387 285
b. Kleie	278 410	82 565	9 450	90	—	510	—	—	—	—	—	—	371 025		
42. Obst	1 160	95	70	—	50	—	—	435	—	—	—	—	1 810	1 025	1 945
43. Oele, Fett, Thran, Talg	14 950	1 225	9 740	—	—	35	—	16 360	—	—	—	—	42 310	32 705	20 950
44. Oelkuchen	91 925	15 855	11 095	—	—	—	—	200	—	105	—	—	119 180	127 165	116 835
45. Papier u. Pappe	6 205	425	20	340	40	90	—	160	—	—	—	—	7 280	6 025	6 230
46. Petroleum und andere Mineralöle	89 810	18 660	6 930	—	—	—	—	2 245	—	—	—	—	117 045	117 025	103 745
47. Reis	24 145	3 705	1 150	—	—	—	—	1 470	—	—	—	—	30 470	19 515	16 795
48. Röhren v. Thon und Cement	1 480	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 550	1 420	1 765
49. Rüben	12 600	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 605	13 780	11 795
50. Rübensyrup, Melasse	9 695	10	1 920	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 625	3 900	905
51. Salpetersäure, Salzsäure	2 485	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 485	1 965	2 205
52. Salz, Koch- und Viehsalz, Glaubersalz	46 065	2 865	1 540	—	—	—	—	50 995	—	—	—	—	101 465	50 400	51 860
53. Schiefer	565	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	565	975	775
54. Schwefelsäure	2 610	55	30	—	—	—	—	170	—	—	—	—	2 865	2 540	1 645
55. Soda:															
a. rohe, calcinirte, krystallisirte	1 885	150	50	—	—	—	—	3 130	—	—	—	—	5 215	3 270	2 795
b. kaustische	150	25	—	—	—	—	—	365	—	—	—	—	540	1 255	3 225
56. Spiritus, Spirituosen, Essig	7 745	510	95	20	25	—	—	1 915	—	5	—	—	10 315	7 300	8 640
57. Stärke	5 795	370	200	—	—	—	—	775	—	5	—	—	7 145	4 920	5 780
58. Steine, bearbeitete, Steinwaaren	7 755	40	55	10	5	5	—	295	—	—	—	—	8 165	4 385	2 770
59. Steine, gebrannte, Ziegel u. s. w.	104 410	745	870	—	—	105	50	85 530	—	—	—	—	191 710	147 525	199 175
60. Steinkohlen und Koks	411 145	23 140	18 480	—	—	3 530	920	27 100	—	—	—	—	484 315	638 575	578 855
61. Rohtabak	4 495	150	—	—	65	5	—	—	—	—	—	—	4 715	2 225	1 825
62. Theer, Pech, Asphalt u. s. w.	37 615	6 290	1 195	—	—	100	—	6 600	—	100	—	—	51 900	40 305	39 655
63. Thonwaaren, Porzellan	2 985	415	—	30	30	10	20	815	—	—	—	—	4 305	4 635	3 325
64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen	45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	25	—
65. Wein	2 660	420	60	20	595	115	10	11 175	5	—	—	—	15 060	9 695	9 685
66. Wolle	420	180	5	—	745	985	—	22 570	—	10	—	—	24 915	21 715	19 650
67. Zink	560	40	30	—	75	—	—	1 300	—	—	—	—	2 005	1 160	535
68. Zucker:															
a. Rohzucker	26 480	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 480	53 800	24 080
b. raffinirter Zucker	42 260	7 575	1 285	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51 120	55 040	61 415
69. Sammelladungen	1 905	95	—	—	580	30	—	7 370	—	—	—	—	9 980	4 945	7 170
70. Sonstige Güter	179 615	15 835	21 555	9 605	7140	26 115	860	29 495	—	1070	—	525	291 815	246 055	224 265
Insgesammt	2973225	456 365	187 470	891 430	15605	54 330	25 590	689 900	605	7070	10	525	5 302 125	4 705 545	3 930 980

4. Post- und Telegraphen-Verkehr.

I. Nachweisung über den Verkehr bei dem Kaiserlichen Telegraphenamte und bei der Fernsprech-Vermittelungsanstalt in Danzig.

a) Telegramm-Verkehr.

		Telegramme aufgegeben Zahl	Telegramme angekommen Zahl	Zusammen Zahl	Telegramme im Durchgang Zahl	Summe aller verarbeiteten Telegramme*
Telegraphen-Amt	1898	185 195	219 477	404 672	292 095	863 192
Zweig-Amt 2, Langgarten	„	9 567	7	9 574	—	9 053
„ „ 3, Thornscher Weg	„	3 197	—	3 197	—	2 597
„ „ 4, III. Damm	„	7 087	—	7 087	—	5 810
„ „ 5, Haupt-Bahnhof	„	7 909	476	8 385	—	6 722
Zusammen	1898	212 955	219 960	432 915	292 095	1017 105
	1897	199 003	207 997	407 000	240 142	887 284
	1896	186 284	197 684	383 968	206 850	797 668
	1895	180 662	194 028	374 690	193 144	760 978
	1894	175 264	186 451	361 715	188 901	739 517

*) In der Gesammtsumme der Telegramme sind die Durchgangstelegramme, weil sie zweimal bearbeitet (aufgenommen und weitergegeben) werden müssen, doppelt gerechnet.

b) Fernsprech-Verkehr.

	1898:	1897:	1896:
Zahl der an die Vermittelungsanstalten angeschlossenen Sprechstellen	719	544	464
davon Endstellen	605	494	417
Zwischenstellen	64	50	17
Anzahl der der Vermittelungsanstalt zur Beförderung zugegangenen Telegramme	1 545	1 436	1 204
Anzahl der von der Vermittelungsanstalt an Theilnehmer mittelst Fernsprecher übermittelten Telegramme	1 083	1 081	771
Zahl der ausgeführten Verbindungen	1 985 035	1 648 134	1 358 311
davon zwischen Theilnehmer an der hiesigen Stadtfernsprecheinrichtung	1 557 321	1 394 940	1 161 888
im Vororts-, Nachbarorts- und Bezirks-Verkehr	397 816	230 760	180 960
im Fernverkehr	29 898	22 434	15 463

c) Zahl der Beamten.

Am Jahresschlusse waren am Telegraphenamt beschäftigt:

	1898	1897	1896
Beamte	74	68	59
Unterbeamte	17	17	17

II. Statistische Uebersicht des Post-Verkehrs des Kaiserlichen Postamts zu Danzig.

		1898:	1897:	1896:
Eingegangen sind:				
Briefpostsendungen überhaupt	Stück	8 514 376	7 662 382	6 730 750
darunter waren:				
gewöhnliche Briefe und Postkarten	„	6 545 228	5 905 198	5 251 844
eingeschriebene Briefsendungen	„	100 476	89 674	101 998
Drucksachen	„	1 692 054	1 479 322	1 238 120
Waarenproben	„	176 618	188 188	138 788
Packete ohne Werthangabe	„	669 355	633 155	593 289
zum Gesammtgewicht von	kg	2 677 420	2 532 620	2 373 156
Briefe und Packete mit Werthangabe	Stück	47 972	51 928	48 450
zum Werthbetrage von zusammen	Mk.	68 925 103	92 014 228	71 374 662
Postanweisungen	Stück	442 451	417 774	395 769
zum ausgezahlten Gesammtbetrage von	Mk.	28 734 311	26 951 672	25 076 495
Postaufträge zur Geldeinziehung	Stück	12 354	11 902	13 382
zu dem Gesammtbetrage von	Mk.	1 489 407	1 297 318	1 574 780
Postaufträge zu Wechselaccept-Einholungen	Stück	244	288	259
Aufgeliefert sind:				
Briefpostsendungen überhaupt	Stück	11 259 898	10 894 052	9 631 674
darunter waren:				
gewöhnliche Briefe und Postkarten	„	8 581 837	8 381 828	7 321 366
eingeschriebene Briefsendungen	„	106 037	103 116	82 134
Drucksachen	„	2 377 388	2 198 300	2 053 818
Waarenproben	„	194 636	210 808	174 356
Packete ohne Werthangabe	„	447 203	435 772	417 364
zum Gesammtgewicht von	kg	1 788 812	1 743 088	1 669 456
Briefe und Packete mit Werthangabe	Stück	40 678	38 396	36 372
zum Werthbetrage von zusammen	Mk.	62 660 212	111 747 145	86 880 383
Postanweisungen	Stück	345 613	321 524	301 980
zu dem eingezahlten Gesammtbetrage von	Mk.	23 165 077	21 491 957	20 060 072
Postaufträge	Stück	14 371	15 982	18 266
Zeitungsnummern	„	6 099 240	5 718 579	5 424 470
Außergewöhnliche Zeitungsbeilagen	„	709 611	687 825	620 581
Am Jahresschluß bestand das hiesige **Personal** aus				
Beamten		80	80	72
Unterbeamten		160	164	159
Die hiesige **Posthalterei** unterhielt				
Postillone		14	14	12
Pferde		19	18	15
Wagen		7	7	9
(Außer diesen Wagen, welche Eigenthum des Posthalters sind, befinden sich im Gebrauche reichseigene Wagen)		24	23	23
Im Orts- u. Landbestellbezirke des Postamts waren vorhanden:				
Briefkasten		109	109	109
amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen		32	32	32
Zur Postbeförderung benutzte Privatpersonenfuhrwerke		1	1	1
Zwischen dem Postamte und den Eisenbahnhöfen wurden täglich ausgeführt: Posttransporte		30	30	31

Danzig, im Juni 1899.

Das Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft.

Damme.

Inhalt.

Seite:

Allgemeine Uebersicht 3

I. Thätigkeitsbericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft für das Jahr Mai 1898/99.

I. **Zollwesen:**
Freibezirk 11
Zollstelle am Weichselbahnhof 11
Zolltransit durch Rußland 11

II. **Post- und Telegraphenwesen:**
Fernsprechverbindungen 12

III. **Eisenbahnverkehr:**
Eisenbahnverkehr mit dem Freibezirk 12
Gleisanlagen in Neufahrwasser 12
Weichselbahnhof 13
Stückgutverkehr am Legethor-Bahnhof 13
Fracht für Margarine 13
Beförderung von Preßhefe 13
Getreideausnahmetarif C. 14
Zeittarife für Dungstoffe und Futtermittel 14
Inlandsstaffeltarife für Holz 14
Russische Holztarife 15
Ausfuhrtarife für russischen Zucker 16
Galizische Getreidetarife 16
Russische Sendungen mit ungenauen Adressen 17
Tariferstellung einheitlicher Währung 17
Fahrplanangelegenheiten 17

IV. **Speicherbahn:**
Vergrößerung einer Drehscheibe 18
Beleuchtung der Hopfengasse 18
Regulativ für die Speicherbahn 18
Reparatur-Werkstatt 18
Rechnung 18

V. **Hafen:**
Halle am Hafenbassin 19
Verlegung der Dalben vor der Kaiserl. Werft 20
Befahren der Schuitenlake 20
Ausbau des Kielgrabens zu einer Lösch- und Ladestelle für Seeschiffe . 20
Hafen-Polizei-Verordnung 23
Eisbrecher 24

VI. **Binnenschiffahrt:**
Elbinger Weichsel 25
Mastenkrähne an der Dirschauer Brücke 25
Sammlung von Schiffahrtsverordnungen 26
Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin 26

VII. **Einzelne Geschäftszweige:**
a) Getreide:
Getreideprober 27
Mankoentschädigungsverfahren 27
b) Holz:
Holzhafen bei Bohnsack 27
Holzlagerung in der inneren todten Weichsel . . . 28
Lombardirung der Holzläger bei Bohnsack 28
Holzhafen bei Thorn 28

Seite:

c) Zuckerhandel:
Allgemeine Bedingungen für den Handel mit Rohzucker 28
d) Waarenhandel:
Verkehr mit Kerzen 28
Verkauf von Brennstoffen nach Gewicht 28
f) Rhederei:
Entlöschung von Kohlen 29
Ladezeit für Melasse 29
Dienstvorschrift für vereidigte Experte 29
Gewürzkapitän 29
Hafengeldertarif 30
Tarif für den Kaiser Wilhelm-Kanal 30
Leuchtfeuerabgaben in England 30
Flaggen der Kauffahrteischiffe vor Kriegsschiffen 30
Ausstellen der Schiffsmeßbriefe 30

VIII. **Verschiedenes:**
Ausführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch 30
Handelsregister 30
Heimathhafen 31
Schiffsjournal 31
Grenzen des Kleingewerbes 31
Waarenhaussteuer 32
Wasserbauverwaltung 34
Kaufmännisches Unterrichtswesen 35

IX. **Angelegenheiten der Korporation:**
Zusammensetzung des Vorsteher-Amtes 35
Rechnungslegung und Voranschlag 36
Korporationsrechnung für 1898 36
Mitgliederzahl 37

X. **Angelegenheiten der uns anvertrauten Stiftungen:**
a) Kabrun'sche Stiftung 37
b) Kabrun'sches Legat 38
c) Kaufmännischer Unterstützungs-Fonds 38

XI. **Seeschiffer-Armenkasse:**
Seeschiffer-Armenkasse 38

II. Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt im Jahre 1898.

I. **Getreidehandel** 39
II. **Erzeugung und Vertrieb von Mehl und Kleie** 47
III. **Erzeugung und Vertrieb von Oel und Oelkuchen** 51
IV. **Spiritus-, Sprit- und Likörgeschäft** 53
V. **Zuckerhandel** 55
VI. **Holzhandel** 60
VII. **Kolonial- und Materialwaren-Handel:**
Kaffee 65
Reis 66
Gewürze 67
Südfrüchte 67
Syrup 68
Amerikanisches Schmalz 68
Talg 68
Fichtenharz 68
VIII. **Petroleumhandel** 69
IX. **Heringshandel** 70
X. **Salzhandel** 72
XI. **Weinhandel** 73
XII. **Bierbrauerei** 75

Seite:
XIII. **Bernsteinhandel** 76
XIV. **Steinkohlenhandel** 76
XV. **Handel mit Baumaterialien** 79
XVI. **Papier- und Pappenfabrikation** 81
XVII. **Buchdruckerei** 81
XVIII. **Chemische Industrie** 82
XIX. **Gartenbau** 83
XX. **Maschinen- und Schiffbau** 83
XXI. **Rhederei** 86
XXII. **Binnenschiffahrt** 90
XXIII. **Speditionsgeschäft** 90
Drogen, Chemikalien und künstliche Düngemittel 91
Roheisen 91
Verarbeitetes Eisen und Eisenwaaren 92
Häute 93
Kartoffelmehl 93
Melasse 93

XXIV. **Geld- und Kredit-Geschäfte** 94
1. Reichsbankhauptstelle 95
2. Danziger Privat-Aktien-Bank 96
3. Danziger Sparkassen-Aktien-Verein 99
4. Danziger Hypotheken-Verein 100
5. Vorschuß-Verein zu Danzig 101
6. Westpreußische Landschaftliche Darlehnskasse 102

XXV. **Verkehrs-Statistik:**
1. Seehafen-Verkehr:
Werth-Berechnung des Waaren-Einganges seewärts 109
" " " Ausganges " 111
2. Weichsel-Verkehr 112
3. Eisenbahn-Verkehr 116
5. Post- und Telegraphen-Verkehr 120

Jahresbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

zu

Danzig

über

seine Thätigkeit im Jahre Mai 1899/1900

und über

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre

1899.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann.
1900.

Jahresbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

zu

Danzig

über

seine Thätigkeit im Jahre Mai 1899/1900

und über

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre

1899.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann.
1900.

HARVARD COLLEGE LIBRARY
DEC 20 1909
CAMBRIDGE, MASS.
Vorsteher-amt der Kaufmannschaft

[illegible] by G[illegible]

Allgemeine Uebersicht.

Wie das Wirthschaftsjahr 1899 nach allem, was darüber bekannt geworden ist, für Deutschland als ein günstiges bezeichnet werden darf, so kann insbesondere auch Danzigs Handel, Industrie und Schifffahrt im großen und ganzen mit Befriedigung auf das abgelaufene Jahr zurückblicken.

Was Handel und Schiffahrt unseres Platzes betrifft, so spricht sich die günstige Lage, in der sie sich im Allgemeinen befanden, darin aus, daß die Güterbewegung in unserem Hafen sowohl bezüglich der Einfuhr wie bezüglich der Ausfuhr gegen 1898 eine Steigerung aufweist, und auch für die industrielle Entwickelung unserer Stadt fügt sich aus den Einzelberichten, die uns von den verschiedenen industriellen Anlagen zugegangen sind, ein Bild zusammen, das in seinen großen Zügen als ein durchaus erfreuliches bezeichnet werden kann.

Wir stehen nicht an, die günstige Lage, in der sich hiernach unser Erwerbsleben im Jahre 1899 befand, in erster Linie als die Frucht der Politik der Handelsverträge, namentlich des für uns ja vorzugsweise in Betracht kommenden russischen Handelsvertrags, anzusprechen, und wir hoffen, daß die deutsche Handelspolitik die Bahnen, die sie in den ersten Jahren des zu Ende gehenden Jahrzehnts mit so großem Erfolge betreten hat, auch in den nächsten Jahren, die angesichts des in ihnen bevorstehenden Ablaufs der wichtigsten Handelsverträge eine nicht hoch genug anzuschlagende Bedeutung für unser gesammtes Wirthschaftsleben haben werden, fortgeführt wird. Darüber freilich können wir uns keiner Täuschung hingeben, daß diese Fortführung nur möglich sein wird, wenn dem verkehrs- und handelsfeindlichen Gebahren der in unserem Vaterlande nur zu einflußreichen Gegner dieser Politik von allen, die von ihrer Nothwendigkeit überzeugt sind, der entschlossenste Widerstand geleistet wird.

Als ein erstes Vorpostengefecht in dem Kampfe um die Handelsverträge, der in den nächsten Jahren bevorsteht, darf man wohl die Kämpfe ansehen, die sich um den Gesetzentwurf über die Schlachtvieh- und Fleischbeschau entsponnen haben. Von den verbündeten Regierungen als ein sanitäres Schutzgesetz vorgelegt, ist es von agrarischer Seite allmählich so umgestaltet worden, daß es in ein Einfuhr-Verbot-Gesetz entartet ist. Daß die verbündeten Regierungen davor gewarnt haben, den agrarischen Bogen zu überspannen, läßt uns hoffen, daß sie den agrarischen Forderungen auf die Einfuhrverbote, mit denen das Gesetz belastet werden soll, nur in beschränktem Maße stattgeben werden. So geben wir uns auch der Hoffnung hin, daß der andauernde agrarische Ansturm gegen das Fortbestehen der Getreidetransitläger nicht von Erfolg begleitet sein werde.

Vielleicht überzeugt man sich auch auf agrarischer Seite noch, daß die Erhaltung der Transitläger in Danzig und Königsberg nicht minder im Interesse des Getreidehandels dieser Plätze, als gerade auch im eigensten Interesse der heimischen Landwirthschaft selbst liegt. Hat man sich doch auch der Aufhebung des Identitätszwanges von agrarischer Seite vierzehn Jahre hindurch mit äußerster Zähigkeit widersetzt, bis es endlich gelang, die Gegner zu überzeugen, daß niemand größeren Nutzen von dieser Maßnahme haben würde, als die Landwirthschaft selbst. Und daß dem in der That so ist, erkennt wohl jetzt auch der größte ihrer vormaligen Gegner an.

Als eine erfreuliche Erscheinung auf dem Gebiete der Reichsgesetzgebung können wir die Novelle zum Münzgesetz bezeichnen, wonach allmählich der Thaler aus dem Verkehr entfernt und somit unsere bisher als hinkende zu bezeichnende Währung in die reine Goldwährung übergeführt werden soll.

Wenden wir uns von der wirthschaftlichen Gesetzgebung des Reiches zu derjenigen Preußens, so ist wohl als die bedeutungsvollste wirthschaftspolitische Vorlage, mit welcher sich die gesetzgebenden Faktoren zu beschäftigen hatten, der Entwurf zu einer Besteuerung der Großbetriebe im Kleinhandel zu bezeichnen. Wir haben bereits in unserem vorjährigen Bericht ausführlich dargelegt, daß und aus welchen Gründen wir uns grundsätzlich gegen eine solche Sonderbesteuerung aussprechen müssen und würden es lebhaft bedauern, wenn der z. Z. dem preußischen Landtage vorliegende Gesetzentwurf Gesetzeskraft erlangte. Sollte, wie von dem kleinhändlerischen Mittelstande vielfach behauptet wird, unreelles Geschäftsgebahren sich in besonders ausgedehntem Maße bei dem im Großen betriebenen Detailhandel finden, so mag man eine strenge Ahndung auf dem Wege der Strafgesetzgebung eintreten lassen: die Steuergesetzgebung scheint uns dazu der am wenigsten geeignete Weg.

Was unsre lokalen Verhältnisse anbetrifft, so haben wir in unserem vorigen Bericht drei Fragen bezeichnet, deren Lösung für eine günstige kommerzielle und industrielle Entwickelung unserer Stadt von besonderer Bedeutung ist: die möglichste Milderung der schweren Rayonbeschränkungen, der Ausbau der hiesigen Hafen- und Eisenbahnanlagen und die Arbeiterfrage.

In der ersten Frage ist in sofern im abgelaufenen Jahre ein kleiner Schritt vorwärts zu verzeichnen, als die Rayonbeschränkungen auf der Nordfront der Stadtumwallung östlich vom Olivaer Thor bis zur Weichsel hin aufgehoben worden sind. Aber für den größten Theil der Umgebung unserer Stadt bestehen sie noch in voller Schwere weiter. Besonders hart leiden unter ihr die Werften, die sich auf der Landzunge zwischen Mottlau und Weichsel befinden. Es ist für diese Werften bei den in den letzten Jahren sich immer mehr vergrößernden Typen der Handelsschiffe, deren Bau sie sich vorzugsweise widmen, zur Nothwendigkeit geworden, ihre Anlagen so umzugestalten, daß sie für den Bau solcher größeren und schwereren Schiffe ausreichen. Es fehlt ihnen hierzu nicht an dem erforderlichen Platz, auch nicht an Mitteln und Unternehmungsgeist, um die erforderlichen Vergrößerungen und Verbesserungen ihrer Anlagen auszuführen: wohl aber fehlt es ihnen infolge der auf ihrem Gelände lastenden Rayonbeschränkungen an der Möglichkeit, die Einrichtungen in solider — und das ist in diesem Falle gleichbedeutend mit wirthschaftlicher — Weise herzustellen. Was den Werften an anderen deutschen Häfen möglich war: sich allein mit Rücksicht auf die Anforderungen der Schiffbaupraxis zu vervollkommnen und ihre Anlagen weiter auszubilden, das ist unseren älteren Privatwerften nicht beschieden gewesen. Sie haben vielmehr den Konkurrenzkampf gegen ihre Mitbewerber an anderen Plätzen unter den schweren Fesseln unzureichender Baulichkeiten durchführen müssen. Es muß als eine durchaus berechtigte Forderung dieser Werften bezeichnet werden, wenn sie verlangen, daß sie hinsichtlich der Aufhebung der Rayonbeschränkungen nicht ungünstiger behandelt werden, als die neueren Anlagen auf dem linken Weichselufer, für welche diese Beschränkungen nunmehr gefallen sind: denn jene älteren Werften sind es gewesen, die — auch in schwerer Zeit und häufig unter schweren Opfern — dem Fortbestehen der in Danzig seit Jahrhunderten gepflegten Schiffbauindustrie ihre Thätigkeit gewidmet haben. In welchen anderen Beziehungen die Einschränkung der Rayonbestimmungen für unsere Danziger Erwerbsverhältnisse von Bedeutung ist, haben wir in unserem vorigen Bericht näher ausgeführt und nehmen auf diese Darlegungen Bezug.

Auch was die zweite der oben erwähnten Fragen, den Ausbau der hiesigen Eisenbahn- und Hafenanlagen betrifft, so dürfen wir auf die ausführlichen Mittheilungen in unserem vorigen Bericht hinweisen. Die Frage ist im Berichtsjahre Gegenstand vielfacher und eingehender Erörterungen gewesen, worüber sich nähere Mittheilungen in unserem nachstehenden Thätigkeitsberichte finden. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß wir im nächsten Jahre von einem günstigen Fortgang der Angelegenheit werden berichten können. — Ein kleiner Schritt zur Verbesserung unserer Verkehrsverhältnisse ist ja bereits mit der Einrichtung des am 5. April 1899 eröffneten Freibezirks zu Neufahrwasser geschehen. Im großen und ganzen hat sich der Verkehr im Freibezirk, Dank dem entgegenkommenden Verhalten der betheiligten Verwaltungen, glatt und ohne Störung vollzogen. Anfangs freilich wurden, namentlich von Seiten der untergeordneten Organe des Handelsstandes, Klagen laut, die sogar dahin gingen, der Verkehr im Freibezirk sei umständlicher und unbequemer als der frühere Verkehr unter strenger Zollaufsicht. Aber das war kaum verwunderlich: in die Zollformalitäten, welche jener frühere Verkehr erforderte, hatte man sich eingelebt: von ihnen, mit denen man durch Jahre lange Uebung vollständig vertraut war, mußte man sich zu Gunsten einfacherer, aber doch eben neu zu erlernender Formalitäten trennen, und dieser

Uebergang war nicht ohne Unbequemlichkeiten. In kurzer Zeit jedoch, sowie man nur erst das Neue genügend kennen gelernt hatte, verstummten die Klagen, und wir hoffen, daß die Vortheile, welche der Freibezirk unserem Verkehr bringt, bei den Betheiligten allmählich immer größere Anerkennung finden werden, sowie daß der Verkehr in ihm sich mehr und mehr heben wird, sowie nur erst die erforderlichen Einrichtungen an Lagerschuppen und Lagerhallen, an Krahnvorrichtungen u. dergl. in größerem Umfange geschaffen sind. In der Herstellung dieser Anlagen hat die Königliche Eisenbahn-Direktion einen erfreulichen Anfang mit dem Bau einer großen offenen Lagerhalle auf der Nordseite des Freibezirks gemacht, und es sind weitere Bauten in Aussicht genommen.

Die Arbeiterverhältnisse waren auch im Jahre 1899 überaus schwierige. Beinahe in jedem der Einzelberichte, die uns zugegangen sind, kehrt die Klage wieder, daß in Folge der Zunahme der Industrie die Arbeitskräfte knapp und die Löhne höher geworden sind. Einzelne Holzbearbeitungsbetriebe, die schon im Vorjahre von einer Steigerung der Arbeitslöhne um etwa 10 Prozent gegen 1897 berichtet hatten, geben an, daß die Löhne im Jahre 1898 wiederum um mindestens ebensoviel gestiegen sind. „Aber selbst ziemlich bedeutende Lohnsteigerungen vermochten nicht", so heißt es in dem Bericht einer chemischen Fabrik, „die Männer und Frauen in der Fabrik festzuhalten, und es verging fast kein Tag, wo nicht alte und junge Leute ohne irgend welchen triftigen Grund die Arbeit verließen und, so gut oder so schlecht es eben ging, durch neue, oft minderwerthige Kräfte ersetzt werden mußten". Den Höhepunkt erreichte der Arbeitermangel, als im August und September eine starke Ankunft von Dampfern mit Kohlen und anderen Massenartikeln stattfand. Um die Schiffe sobald als möglich leer zu machen und die hohen Dampfer Liegegelder zu vermeiden, wurden in dieser Zeit so hohe Löhne für die Löscharbeit gezahlt, daß viele Leute, wenn sie nur irgend zu dieser Arbeit zu verwenden waren, ihre gewohnte Arbeitsstätte verließen, um an den hohen Löhnen, die ihnen dabei winkten, theilzunehmen. Einzelne Fabriken sind durch diesen Umstand zeitweise zu einer bedeutenden Einschränkung ihres Betriebes gezwungen gewesen. Erst mit Eintritt des Spätherbstes besserten sich die Arbeitsverhältnisse etwas.

Wenden wir uns nun zu den geschäftlichen Ergebnissen, welche das Jahr 1899 dem Erwerbsleben unserer Stadt gebracht hat, so ist zunächst hervorzuheben, daß, wie wir schon andeuteten, die Güterbewegung in unserem Hafen, sowohl bezüglich der Einfuhr wie der Ausfuhr gegen 1898 eine Steigerung aufweist. Ihre Größe geht aus der folgenden vergleichenden Zusammenstellung hervor, zu der wir bemerken, daß bei den Zahlen der Schiffe, welche in unserem Hafen ein- und ausgingen, diejenigen nicht gerechnet sind, welche leer oder in Ballast fuhren oder welche unseren Hafen nur für Nothhafen oder Ordre anliefen. Es sind

eingekommen:

1899:	1396	Schiffe	von	zus.	535 531	R.T.	mit	zus.	806 578	t	Ladung.
98:	1478	„	„	„	533 841	„	„	„	797 734	„	„
97:	1431	„	„	„	502 432	„	„	„	790 197	„	„
96:	1478	„	„	„	482 980	„	„	„	725 384	„	„
95:	1342	„	„	„	467 098	„	„	„	603 023	„	„
94:	1439	„	„	„	521 418	„	„	„	630 120	„	„
93:	1240	„	„	„	473 855	„	„	„	571 860	„	„
92:	1223	„	„	„	469 410	„	„	„	522 303	„	„
91:	1294	„	„	„	450 873	„	„	„	516 145	„	„
90:	1255	„	„	„	381 792	„	„	„	414 732	„	„
89:	1228	„	„	„	393 456	„	„	„	464 254	„	„

ausgegangen:

1899:	1376	Schiffe	von	zus.	489 916	R.T.	mit	zus.	658 945	t	Ladung.
98:	1384	„	„	„	473 556	„	„	„	648 209	„	„
97:	1380	„	„	„	479 209	„	„	„	616 918	„	„
96:	1536	„	„	„	490 454	„	„	„	668 616	„	„
95:	1472	„	„	„	493 715	„	„	„	592 195	„	„
94:	1635	„	„	„	546 265	„	„	„	607 056	„	„
93:	1571	„	„	„	515 560	„	„	„	603 047	„	„
92:	1275	„	„	„	434 019	„	„	„	431 588	„	„
91:	1637	„	„	„	522 616	„	„	„	599 156	„	„
90:	1685	„	„	„	493 063	„	„	„	525 200	„	„
89:	1653	„	„	„	495 615	„	„	„	562 750	„	„

Es betrug somit die gesammte Schiffs- und Güterbewegung seewärts im hiesigen Hafen:

1899:	2772 Schiffe von zus.	1 025 447 R.T.	mit zus.	1 465 523	t Ladung.
98:	2862 „ „ „	1 007 397 „	„ „	1 445 943	„ „
97:	2811 „ „ „	981 641 „	„ „	1 407 115	„ „
96:	3014 „ „ „	973 434 „	„ „	1 394 000	„ „
95:	2814 „ „ „	960 813 „	„ „	1 195 218	„ „
94:	3074 „ „ „	1 067 683 „	„ „	1 237 176	„ „
93:	2811 „ „ „	989 415 „	„ „	1 174 907	„ „
92:	2498 „ „ „	903 429 „	„ „	953 891	„ „
91:	2931 „ „ „	973 489 „	„ „	1 115 301	„ „
90:	2940 „ „ „	874 855 „	„ „	939 932	„ „
89:	2881 „ „ „	889 071 „	„ „	1 027 004	„ „

Hiernach wird der Umfang unseres Exportes im Jahre 1899 im Vergleich mit den zehn Vorjahren nur von demjenigen im Jahre 1896, einem Jahre, in welchem in unserem provinziellen und russisch-polnischen Hinterlande eine sehr große Ernte eingebracht worden war, übertroffen, während der Import sowie die gesammte seewärtige Güterbewegung in unserem Hafen in keinem der zehn Vorjahre und, wie wir hinzufügen können, auch in keinem der weiteren Vorjahre, über welche statistische Aufzeichnungen vorliegen, so groß war wie 1899.

Unser seewärtiger Import würde ein noch günstigeres Bild darbieten, wenn nicht bei unserem dem Umfange nach am meisten ins Gewicht fallenden Einfuhrartikel, der englischen Kohle, eine nicht unbeträchtliche Abnahme eingetreten wäre; die Ursache dieser Mindereinfuhr ist in den hohen Grubenpreisen und Schiffsfrachten zu suchen. Es wurden unserem Hafen nur 251 000 Tonnen englische Kohlen gegen 263 000 Tonnen im Jahre 1898 zugeführt. Dieser Rückgang wurde aber mehr als ausgeglichen durch die bedeutend verstärkte Zufuhr von schlesischen Kohlen, von denen an Stelle der 152 000 Tonnen des Jahres 1898 unserem Platze im Berichtsjahre 180 000 Tonnen zugeführt wurden. Unsere Gesammtzufuhr, für die noch der Import von westfälischen Kohlen, sowie von Koks in Betracht kommt, war um 12 000 Tonnen größer als 1898.

Die Minderzufuhr an englischen Kohlen wird bezüglich unseres Seeimports ausgeglichen in erster Reihe durch die bedeutende Zunahme einer Anzahl wichtiger Speditionsartikel. Hier ist zunächst zu nennen eine Zunahme von 23 000 Tonnen in der Spedition schwedischer Eisenerze nach Oberschlesien (106 000 gegen 83 000 Tonnen), denen sich eine Mehreinfuhr von 18 000 Tonnen bei verarbeitetem Eisen (50 000 gegen 32 000 Tonnen) und von 5500 Tonnen (13 200 gegen 7 700 Tonnen) bei Maschinen und Dampfkesseln anschließt. In diesen Mehrimporten drückt sich die lebhafte industrielle Thätigkeit aus, die an unserem Platze und in unserem Hinterlande herrschte. Die im Jahre 1898 versuchsweise vorgenommene Spedition von Salz aus Eupatoria über unseren Hafen nach Polen hat auch im Jahre 1899 und zwar in beinahe doppelt so großem Umfange wie 1898 (9 900 gegen 5 300 Tonnen) stattgefunden. Der Salzimport, welcher dem Eigenhandel unseres Platzes angehört, hat sich dagegen nur eben auf der Höhe des Jahres 1898 (7000 Tonnen) erhalten können. Seiner Ausdehnung steht die scharfe Konkurrenz der inländischen Salinen entgegen. Bedeutend zugenommen hat ferner der Import von Fichtenharz; es ist bei ihm ein Mehr von 2000 Tonnen zu verzeichnen (4600 gegen 2600 Tonnen). Der Artikel geht in der Hauptsache nach Polen weiter, wo der Verbrauch trotz des hohen Zolles von 80 Mark für die Tonne stetig steigt.

Eine Minderzufuhr ist bei den Artikeln, die unserem Platze vorzugsweise als Speditionsgut zugeführt werden, im wesentlichen nur bei Roheisen zu verzeichnen. Sie beträgt 3400 Tonnen (21 300 gegen 24 700 Tonnen) und ist fast ausschließlich der Abnahme des Imports rheinisch westfälischen Eisens zuzuschreiben, während sich der Import englischen Roheisens annähernd auf der Höhe des Vorjahres gehalten hat. Der Rückgang der Zufuhr rheinisch westfälischen Eisens dürfte seinen Grund darin haben, daß die westdeutschen Hüttenwerke, mit Aufträgen überhäuft, den Anforderungen, welche von hier aus an sie gestellt wurden, nicht genügen konnten. Der Ausfall an westdeutschem Eisen ist durch schlesisches Eisen gedeckt worden. Daneben ist noch hervorzuheben, daß auch der Import von Drogen, Chemikalien und künstlichen Düngemitteln nach dem starken Aufschwunge, den er 1898, ganz besonders aber auch schon 1897 und 1896 genommen hatte, annähernd wieder auf den Umfang des Jahres 1897 zurückgegangen ist (54 300 gegen 57 300 Tonnen).

Bei unseren Eigenhandelsartikeln, zu denen ja allerdings auch ein mehr oder minder großer Theil der im vorstehenden als Speditionsartikel bezeichneten Güter gehört, während andererseits auch ein Theil der nachstehend aufgeführten Artikel nur dem Speditionsverkehr unseres Platzes angehört, ist vor allem die bedeutende Zunahme von mehr als 11 000 Tonnen in dem Import von rohen oder blos behauenen Steinen zu verzeichnen (48 000 gegen 36 700 Tonnen), während allerdings die Einfuhr von Ziegeln und Chamottesteinen eine Abnahme um 3600 Tonnen (6500 gegen 10 100 Tonnen) aufweist. Diese Abnahme scheint im Widerspruch zu stehen mit der lebhaften Bauthätigkeit, die an unserem Platze herrschte. Indessen wird der Bedarf an Mauersteinen für die zahlreichen Neubauten unserer Stadt in steigendem Maße durch die Ziegeleien, welche in deren näherer und fernerer Umgebung in den letzten Jahren entstanden sind, gedeckt. Erwähnt sei noch die Zunahme in der Petroleumeinfuhr um 2300 Tonnen (41 700 gegen 39 400 Tonnen).

Abgenommen hat die Einfuhr von Heringen um 14 000 Tonnen (18 000 gegen 32 000 Tonnen), eine Folge der schlechten Ergebnisse des 1899er Heringsfanges; von Reis um 1500 Tonnen (5100 gegen 6600 Tonnen), was in der guten Kartoffelernte unseres Hinterlandes begründet ist: und von Talg um 1500 Tonnen (1800 gegen 3300 Tonnen), eine Folge der knappen Zufuhren, welche von Australien an den Londoner Markt kamen

Das Mehr oder Minder in der Einfuhr der übrigen Importartikel bewegt sich in engen Grenzen und bietet zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß.

Bei der Besprechung der wichtigsten Erscheinungen auf dem Gebiete des Ausfuhrhandels beginnen wir, alter Gewohnheit folgend, mit dem Getreideexport, obgleich er dem Umfange nach schon seit einer Reihe von Jahren von der ersten Stelle, die er früher einnahm, durch zwei andere Handelszweige, den Zucker- und den Holzhandel, verdrängt worden ist. Auch das Jahr 1899 war für unseren Getreidehandel kein günstiges. Zwar weisen die seewärtigen Abladungen gegen 1898 wieder eine Zunahme von 21 000 Tonnen auf (111 000 gegen 90 000 Tonnen), aber von der Höhe, die sie in früheren Jahren zu erreichen pflegten, sind sie doch weit entfernt geblieben. Unser Getreidehandel leidet vor allem unter dem Fehlen der russischen Zufuhren. Die allgemeinen Ursachen hierfür haben wir in unseren früheren Jahresberichten wiederholt dargelegt. Im Berichtsjahre kam zu ihnen der Umstand, daß Rußland, obgleich die offizielle Statistik eine Ernte angab, die über dem Durchschnitt steht, an allen Grenzpunkten, über die eine Getreideausfuhr stattzufinden pflegt, stark hinter den gewöhnlichen Exportleistungen zurückgeblieben ist. Unser Platz wird außerdem noch besonders dadurch benachtheiligt, daß ihm von Seiten der preußischen Regierung die Reexpeditionstarife, deren sich die russischen Häfen erfreuen, vorenthalten werden. Das hat sich besonders empfindlich bemerkbar gemacht bezüglich unserer Zufuhr russischen Weizens: sie ist 1899 so gut wie Null gewesen.

Mit dem Getreidehandel blicken auch die auf ihm basirenden Betriebe der Mahlmüllerei an unserem Platze auf das Jahr 1899 als auf ein sehr ungünstiges zurück. Die Mehlausfuhr ist um 4300 Tonnen (20 400 gegen 24 700 Tonnen) zurückgegangen; der Kleieexport ist zwar um 2100 Tonnen gestiegen (4700 gegen 2600 Tonnen), hat aber den Umfang früherer Jahre damit noch nicht entfernt wieder erreicht. Unsere Mahlmühlen leiden darunter, daß sie durch die bestehenden Zollvorschriften von ihrem eigentlichen Thätigkeitsgebiet, der Arbeit für den Export, abgedrängt sind und nun nothgedrungen, um überhaupt weiter arbeiten zu können, mit ihren Produkten an den Inlandsmarkt gehen müssen. Hier begegnen sie aber der Konkurrenz der Provinzmühlen, und die Folge ist, daß beide — Hafenmühlen wie Provinzmühlen — über gedrückte Preise klagen. Das mit dem 1. Januar 1900 für den Mehlexport in Kraft getretene neue Typensystem erfüllt, so weit sich bis jetzt übersehen läßt, seinen Zweck, den Mehlexport zu heben und dadurch eine Entlastung des Inlandsmarktes herbeizuführen, in keiner Weise.

Der Export von Rüböl und Rübkuchen war etwas größer als 1898. Jener hat um 1300 Tonnen (7000 gegen 5700 Tonnen), dieser um 1000 Tonnen (6800 gegen 5800 Tonnen) zugenommen; auch hier sind aber die Exportziffern früherer Jahre bei weitem nicht erreicht worden

Unsere Zuckerausfuhr weist gegen 1898 einen Rückgang von 50 000 Tonnen auf (158 000 gegen 208 000 Tonnen), der aber seine Erklärung in der Hauptsache darin findet, daß in das Jahr 1900 wesentlich größere Bestände in den hiesigen Zuckerlägern herübergenommen worden sind, als von 1898 zu 1899. — Die hiesigen Raffinerien bezeichnen die geschäftlichen Ergebnisse des Jahres 1899 als zufriedenstellende, wenn sie auch nicht so glänzend waren, wie diejenigen des Vorjahres.

Der Holzexport war um 43 000 Tonnen größer als 1898 (308 000 gegen 265 000 Tonnen), entsprechend der ungewöhnlich großen Zufuhr des Jahres 1899, der größten bisher überhaupt bekannten Zufuhr. — Unsere Schneidemühlen waren sehr gut beschäftigt, sowohl für den Export wie namentlich auch für den starken Bedarf an kiefernen Schnitthölzern, der an unserem Platze infolge der regen Bauthätigkeit herrschte.

Von den wichtigeren im Vorstehenden noch nicht erwähnten Industriezweigen unseres Platzes wird nahezu einstimmig für 1899 Günstiges berichtet. Unsere Schiffswerften, Maschinenbauanstalten und sonstigen Betriebe der Metallverarbeitungsindustrie erfreuten sich voller Beschäftigung; nur klagen sie zum Theil darüber, daß sie zuweilen nicht in der Lage waren, Aufträge anzunehmen, weil die Beschaffung der Rohmaterialien Schwierigkeiten machte. — Auch die der Herstellung von Baumaterialien dienenden Betriebe, die Ziegeleien, die Dachpappen- und Cementfabriken waren gut beschäftigt, und ihre Erzeugnisse fanden regelmäßigen Absatz. — Die Bierbrauereien klagen zwar über die hohen Preise einiger Rohmaterialien, namentlich des Hopfens, und diejenigen, welche nicht mit künstlichen Kühlanlagen ausgestattet sind, außerdem noch darüber, daß sie in Folge des milden Winters Schwierigkeiten in der Eisbeschaffung hatten. Diese ungünstigen Momente wurden aber aufgewogen durch den starken Konsum, den die lebhafte Bauthätigkeit und der industrielle Aufschwung unseres Platzes mit sich brachten.

Für die Rhederei war das Jahr 1899 ein befriedigendes, und auch die Binnenschiffahrt, die schon im Februar aufgenommen und bis Ende November betrieben werden konnte, war, namentlich für die Segelschiffahrt, gewinnbringend, während von der Dampferfahrt angegeben wird, daß ihr Nutzen infolge der steigenden Löhne und der hohen Kohlenpreise ein ausreichender nicht gewesen sei.

I.

Thätigkeitsbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

für das Jahr Mai 1899/1900.

I. Zollwesen.

Zolltarifschema. Der in den nächsten Jahren bevorstehende Ablauf der Handelsverträge mit einigen der wichtigsten für den deutschen auswärtigen Handel in Betracht kommenden Staaten und die Frage ihrer Erneuerung wirft bereits ihre Schatten voraus. Zunächst ist als Grundlage für die Handelsvertragsverhandlungen vom Reichsschatzamt der Entwurf einer neuen Anordnung des deutschen Zolltarifs veröffentlicht worden. Diese Anordnung ist für die praktische Benutzung des Zolltarifs von Wichtigkeit und hat auch darüber hinaus insofern Bedeutung, als diejenigen Waren, für die ein besonderer Zollsatz angezeigt ist, auch besonders aufgeführt sein müssen. Wir sind mit einer eingehenden Prüfung des Entwurfs beschäftigt und werden deren Ergebniß demnächst den zuständigen Stellen vorlegen.

Im übrigen waren es in Bezug auf das Zollwesen vorzugsweise lokale Wünsche, deren Erfüllung unsere Thätigkeit galt.

Zollstelle am Weichselbahnhof. Die sich in so erfreulicher Weise steigernde Benutzung des Weichselbahnhofs ließ den in früheren Jahren schon wiederholt geäußerten Wunsch, daß die zollamtlichen Einrichtungen auf dem Weichselbahnhof möglichst vollständige seien, als einen kaum noch zurückzuweisenden erscheinen. Wir wandten uns daher an den Herrn Provinzial-Steuer-Direktor mit der Bitte, daß die Zollstelle am Weichselbahnhof mit einer Tageskasse und einem Zucker-Ausfuhrzuschuß-Register ausgestattet und einem selbständigen Beamten unterstellt werden möchte. Unsere Bitte fand freundliche Aufnahme. Zunächst wurde die Leitung der Geschäfte einem älteren und in den in Betracht kommenden Zweigen der Zollverwaltung erfahrenen Hauptamts-Assistenten übertragen, und seit dem 1. April d. J. ist sie mit einem Revisions-Oberkontroleur besetzt. Ferner ist eine Tageskasse eingerichtet und demgemäß die Führung eines Zoll-Einnahme-Journals und Zuckersteuer-Heberegisters für die am Weichselbahnhof zur Verzollung oder zur Versteuerung kommenden Warenproben und kleineren Warenposten angeordnet worden. Endlich ist auch unserem Wunsche nach Einrichtung eines eigenen Ausfuhr-Zuschußregisters für die mit dem Anspruch auf Ausfuhrzuschuß deklarirten Zuckersendungen Folge gegeben worden.

Durchgehende Zolldienststunden. Sehr schwierig liegen noch die Verhältnisse am Königlichen Seepackhof. Abgesehen von der geringen Ausdehnung der Kaistrecke, die zur Entlöschung der zollpflichtigen Güter zur Verfügung steht, werden namentlich durch den Umstand, daß in den kurzen Wintertagen die Arbeitszeit am Packhof eine so beschränkte ist, zu Zeiten irgend stärkeren Verkehrs geradezu unerträgliche Zustände herbeigeführt. Das Königliche Haupt-Zoll-Amt schlug vor, es möchten

die Dienststunden im Winter durchlaufend von 8 Uhr Vormittags bis $3^1/_2$ Uhr Nachmittags gelegt und damit die jetzige Mittagspause von zwei Stunden für die Arbeit ausgenutzt werden. Die betheiligten Kaufleute, Rheder und Spediteure sprachen sich indessen einhellig gegen eine solche Anordnung aus, einmal weil die Königliche Eisenbahn-Verwaltung über Mittag die Güterböden nicht offen hält, so daß es nicht möglich ist, ihr in den Mittagsstunden Güter, die zollamtlich abgefertigt sind, zu übergeben, und zum anderen befürchtet man Schwierigkeiten mit den Arbeitern. Diese benutzen die jetzige zweistündige Pause zur Einnahme der Mittagsmahlzeit in ihrem Hause; auch wenn man, so führte man aus, durchgehende Arbeitszeit einführe, so werde man ihnen doch zur Einnahme einer Zwischenmahlzeit eine halbstündige Pause gewähren müssen, die aber wenigstens ein erheblicher Theil von ihnen voraussichtlich in der Destillation verbringen werde. Der Alkoholgenuß pflege aber wenig Arbeitslust zurückzulassen.

Beleuchtung des Königl. Seepackhofes.

Mußten wir uns also aus diesen Erwägungen gegen die Einführung durchgehender Dienststunden am Packhof aussprechen, so haben wir doch geglaubt, die schon oft erörterte Frage einer Beleuchtung der Räume des Packhofes, wodurch eine Verlängerung der Arbeitszeit ermöglicht würde, von neuem aufnehmen zu sollen. Wir hoffen, daß unsere Anträge, die wir demnächst der Königlichen Zollverwaltung einzureichen beabsichtigen, angesichts der Unhaltbarkeit der Zustände am Packhof, die ja dem Königlichen Haupt-Zoll-Amt aus eigner täglicher Anschauung zur Genüge bekannt sind, diesmal eine entgegenkommendere Aufnahme finden werden, als das bisher der Fall war.

Entnahme von Warenproben aus zollpflichtigen Gütern.

Von dem Königlichen Haupt-Zoll-Amt war die Verfügung erlassen worden, daß aus den seewärts eingehenden zollpflichtigen, zur Niederlage angemeldeten Waren erst dann Proben gezogen werden sollten, wenn die Waren auf der Königlichen Packhofsniederlage eingelagert und die Niederlagescheine gebucht sind. Diese Verfügung hinderte die Interessenten in der Disposition über ihre Ware, vor allem aber führte sie in vielen Fällen dazu, daß die Empfänger nicht rechtzeitig Proben ziehen konnten und daß sie daher, wenn die Lieferung sich als nicht vertragsmäßig erwies, an der Wahrnehmung ihrer Rechte ihren Verkäufern gegenüber verhindert waren, da die Beanstandung von Waren gemäß Art. 347, jetzt § 377 H. G. B., unmittelbar nach der Ablieferung erfolgen muß. Auf unsere Bitte um Aufhebung der besprochenen Verfügung erwiderte uns der Herr Provinzial-Steuer-Direktor, daß die Entnahme von Warenproben vor stattgehabter Deklaration zur zollamtlichen Abfertigung nach Lage der bestehenden Bestimmungen nicht zulässig sei; dagegen habe er das Königliche Haupt-Zoll-Amt ermächtigt, die Entnahme von Proben nach erfolgter spezieller Deklaration bei Vorführung der Ware zur speziellen Revision im Packhofe zu gestatten.

II. Post- und Telegraphenwesen.

Postkonferenz.

Für den 27. Oktober 1899 hatte der Herr Staatssekretär des Reichspostamtes eine Besprechung anberaumt, in der neben einer Reihe weniger wichtiger Gegenstände des Post- und Telegraphenwesens, wie Einrichtung von Abholer-Brieffächern, Nachtdienst im Fernsprechverkehr u. s. w., die Frage der Einführung des Scheckverkehrs bei der Reichs-Postverwaltung zur Erörterung stand. Der Aufforderung zur Betheiligung an dieser Besprechung haben wir gern entsprochen und sind dem Herrn Staatssekretär des Reichspostamtes dankbar dafür, daß er vor dem Inslebentreten so einschneidender Maßnahmen Fühlung mit den Wünschen der zunächst Betheiligten zu gewinnen sucht.

Fernsprechverbindungen.

Es gingen uns Klagen darüber zu, daß die Fernsprechverständigung sowie die Schnelligkeit der Verbindungen mit Thorn, Bromberg und Posen sehr viel zu wünschen übrig lasse. Auf unsere Vorstellung an den Herrn Ober-Postdirektor wurde uns der Bescheid, daß die mangelhafte Sprechverständigung in einem versteckten Fehler der technischen Einrichtung bei dem Fernsprech-Vermittelungsamt in Graudenz ihren Grund gehabt habe. Der Fehler werde beseitigt werden. Wegen der beschleunigten Abwickelung des Sprechverkehrs zwischen Danzig und den hinter Graudenz belegenen Orten seien für das Rechnungsjahr 1900/1901 besondere

Maßnahmen in Aussicht genommen, nach deren Durchführung Klagen über Verzögerungen der Sprechverbindungen voraussichtlich nicht mehr eintreten würden.

Ortstaxe im Verkehr mit Neufahrwasser.

Anläßlich der mit dem 1. April 1900 eingetretenen Aufhebung der Privatposten haben wir uns dafür verwendet, daß für den Verkehr mit Neufahrwasser die Ortstaxe eingeführt werde. Leider haben unsere Bemühungen keinen Erfolg gehabt.

III. Eisenbahnverkehr.

Russische Zuckertarife.

Im Berichtsjahre haben zwei für unseren Verkehr mit Rußland wichtige Tariffragen eine unseren Wünschen entsprechende Lösung gefunden.

Zunächst sind die Ausfuhrtarife für russischen Zucker, wegen deren wir, wie im vorigen Bericht eingehender dargelegt ist, wiederholt bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig geworden sind, zur Einführung gelangt. Wir hatten unter dem 9. September v. J. nochmals alle die Umstände, die für die Erstellung dieser Tarife sprechen, dem Herrn Minister im Zusammenhang vorgetragen und erhielten unter dem 3. Oktober die Mittheilung, daß, unserm Antrage gemäß, auf russischen Zucker zur überseeischen Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern für die russisch-polnischen Stationen, welche mehr als 300 Kilometer von der deutsch-russischen Grenze entfernt liegen, jedoch einschließlich Iwangorod und Lublin, der Spezialtarif II zur Anwendung kommen werde.

Russische Holztarife.

Unsere langjährigen Bemühungen um Einführung von ermäßigten Tarifen für russisches Holz sind, wie wir im vorigen Bericht mittheilten, von Erfolg gewesen. Doch enthielt der im Frühjahr vorigen Jahres erschienene Tarif nicht, wie wir es gewünscht hatten, Tarife für alle Stationen, die weiter als 75 Werst von der Grenze liegen, sondern nur für solche, die weiter als 282 Werst von der Grenze entfernt sind. Der Widerstand gegen die Einbeziehung der Zwischenzone zwischen 75 und 282 Werst ging, wie uns von der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung bekannt gegeben wurde, von einigen posenschen und schlesischen Handelskammern aus, die von der Gewährung billiger Ausnahmetarife für Danzig eine Ablenkung der Holzprodukte aus Gebieten, deren Ausfuhr bislang namentlich nach den Provinzen Posen und Schlesien und über diese Provinzen hinaus nach dem mittleren und westlichen Deutschland gegangen war, nach Danzig befürchteten. Auf einer von der Königlichen Eisenbahn-Direktion Bromberg am 30. Mai v. J. in Berlin abgehaltenen Konferenz aller betheiligten Handelskörperschaften und Eisenbahn-Verwaltungen konnten wir indessen den Nachweis führen, daß bei der Ausfuhr nach Danzig nur Artikel in Frage kommen, die auf dem binnendeutschen Markte keinen Absatz finden. Der erhobene Widerspruch wurde deshalb zurückgezogen, und wir durften hoffen, daß die Tarifsätze auch für die bezeichnete Zwischenzone alsbald zur Einführung kommen werden. Ueber der ganzen Frage scheint jedoch ein eigener Unstern zu schweben. Erst am 15. März d. J. sind die fraglichen Tarifsätze veröffentlicht worden, und es bedurfte dazu erst noch unsererseits des Hinweises darauf, daß in Erwartung der Erstellung der Tarife bereits größere Holzzufuhren an die Bahnhöfe herangebracht seien, daß sie aber, auf den Bahnhöfen lagernd, nicht abgehen können, weil die Veröffentlichung der Tarife im „Sbornik", der russischen Tarifsammlung, nicht erfolgt ist.

Tarife für österreichische Petroleumdestillate.

Eine Eingabe der Handelskammer Hannover, die dahin geht, es möchten für den Import von österreichischem Petroleum und österreichischen Petroleumdestillaten von sämmtlichen deutsch-österreichischen Grenzpunkten an in Deutschland dieselben Einheitssätze in Kraft treten, die dem russischen Petroleum in Deutschland gewährt sind, haben wir unterstützt. Der Schwerpunkt der Petition liegt in dem Worte „Petroleumdestillate" (Naphta, Benzin u. dergl.). Die Preise für diese Artikel haben infolge des Monopols, das Nordamerika für sie hat, eine enorme Höhe erreicht, und es darf erwartet werden, daß die Gewährung ermäßigter Frachtsätze für österreichische Petroleumdestillate der amerikanischen Preistreiberei einen wirksamen Riegel vorschiebt.

Russische Artell- und Agenturgebühren.

Die Frage einer Ermäßigung der sehr hohen russischen Artell- und Agenturgebühren beim Grenzübergange haben wir in unseren früheren Berichten schon wiederholt erörtert. Sie

ist jetzt von russischer Seite von neuem in Erwägung genommen worden, und wir haben unsere Wünsche an geeigneter Stelle vorgetragen. Wir hoffen, daß diesmal die für unseren Export nach Rußland überaus wichtige Frage eine zufriedenstellende Lösung finden wird.

Inlands-Staffeltarife für Holz.

Von der Handelskammer Bromberg ist, wie im vorigen Bericht mitgetheilt, bei der Königlichen Eisenbahnverwaltung die Einführung eines Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II nach einer stark abfallenden Staffel beantragt worden. Wir haben unsere Stellung zu diesem Antrag in unserem vorigen Bericht (Seite 15) eingehend gekennzeichnet. Der von der Bromberger Handelskammer gestellte Antrag hat dem Herrn Minister neuerdings Veranlassung gegeben, durch Vermittelung der betheiligten Ober-Präsidenten die Frage der allgemeinen Einführung eines Staffeltarifs für Holz nochmals eingehend zu erörtern. Einen uns von dem Herrn Ober-Präsidenten vorgelegten Fragebogen haben wir im wesentlichen in dem Sinne unserer im vorigen Bericht dargelegten Stellungnahme zu dem Antrag beantwortet.

Tarife für oberschlesisches Eisen.

Die oberschlesische Eisenindustrie ist wegen Ermäßigung und Erweiterung der Eisenausnahmetarife nach Binnenstationen Ost- und Westpreußens vorstellig geworden. Sie behauptet, dieser Tarifermäßigung zu bedürfen, um den Wettbewerb gegen das rheinisch-westfälische Eisen mit mehr Erfolg als bisher aufnehmen zu können. Von der Königlichen Eisenbahnverwaltung zum Bericht über die verlangte Tarifermäßigung aufgefordert, konnten wir ziffernmäßig nachweisen, daß es an der Höhe der Transportkosten von Oberschlesien einerseits und von Rheinland-Westfalen andererseits nicht liegt, wenn das Eisen aus dem ersteren Gebiet Schwierigkeiten im Wettbewerb mit dem rheinisch-westfälischen Eisen auf dem ost- und westpreußischen Absatzgebiete findet. Wenn das rheinisch-westfälische Eisen zeitweise mit dem schlesischen in unserem provinziellen Hinterlande konkurriren kann, so ist das in den Konjunkturen begründet. Oberschlesien hat nur kurze, etwa vierteljährliche Lieferungsfristen, während im Westen für Eisen weit längere Lieferungsfristen üblich sind. Bei stark aufsteigender Konjunktur kann es deshalb sehr wohl kommen, daß rheinisch-westfälisches Eisen, zu sehr niedrigen Preisen gekauft, in unserer Provinz trotz der höheren Fracht billiger ist als schlesisches Eisen, welches bereits dem höheren Preise unterliegt.

Mehltarife.

Die Generaldirektion der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen hat bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen die Versetzung von Mehl und Mühlenfabrikaten in die allgemeine Wagenladungsklasse beantragt. Die mit der Erstattung des Gegenberichts beauftragte Großherzogliche Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen legte uns zu diesem Antrag die nachstehenden vier Fragen vor:

1. Welchen Umfang hat die Mühlenindustrie in Ihrem Bezirk? Welche Betriebsform (Großbetrieb, mittlerer oder Kleinbetrieb) wiegt vor? Wie ist in Ihrem Bezirk die wirthschaftliche Lage der Mühlenindustrie im Allgemeinen und insbesondere der mittleren und kleinen Betriebe?
2. Erwarten Sie von der Erhöhung der Frachten für Mühlenfabrikate eine Besserung der Lage der Mühlenindustrie, insbesondere der mittleren und kleinen Betriebe?
3. Wird die Erhöhung der Frachten für Mühlenfabrikate nach Ihrer Ansicht eine Erhöhung des Marktpreises für Mehl und des Brodpreises zur Folge haben? Wenn ja, in welchen Grenzen wird sich die Preissteigerung voraussichtlich bewegen?
4. Welche Stellung nehmen Sie hiernach zu dem Antrag auf Versetzung der Mühlenfabrikate in die allgemeine Wagenladungsklasse ein?

Wir haben diese Fragen beantwortet wie folgt:

Zu 1: In unserem Bezirk, der den Bereich des Königlichen Amtsgerichts Danzig umfaßt, bestehen zwei Großmühlen, ferner zwei Mühlen, die auf der Grenze zwischen Groß- und Mittelbetrieb stehen, und außerdem eine uns nicht näher bekannte Anzahl von Kleinmühlen, davon vier in nächster Nähe der Stadt. Die nachstehenden Bemerkungen beziehen sich, wenn von Kleinmühlen die Rede ist, immer auf die gesammte Kleinmüllerei unserer Provinz.

Bis vor etwa 25 Jahren waren die Kleinmühlen mit der früher sehr einträglichen Lohnmüllerei beschäftigt. Die ländliche Bevölkerung ließ ihren ganzen Mehlbedarf aus eigenem auf die Mühlen gesandten Getreide herstellen. Zu den Kunden der Kleinmühlen gehörte auch derjenige Theil der Arbeiterbevölkerung, welcher nicht selbst Getreide baute, weil die Entlohnung der Arbeiter zu einem großen Theil in Naturalien, insbesondere in Getreide, geschah. Das hat jetzt fast aufgehört, und namentlich bei den Rübenarbeitern, deren Zahl bei dem umfangreichen Zuckerrübenbau, der in unserer Provinz betrieben wird, sehr groß ist, findet die Entlohnung ausschließlich in Geld statt. Die große Masse der ländlichen Arbeiterbevölkerung — und das ist in unserer vorzugsweise Ackerbau treibenden Provinz die große Masse der Bevölkerung überhaupt — ist daher jetzt darauf angewiesen,

Mehl zu kaufen. Wenn sie es sich aber in vielen Fällen nicht aus der zunächst gelegenen Landmühle, sondern aus der nächsten Stadt beschafft, so ist der Grund darin zu suchen, daß die Landmühlen vielfach veraltete Einrichtungen haben, mit denen die Herstellung eines besseren Mehles unmöglich ist, während in der Stadt ein von neueren Maschinen fabrizirtes Mehl erhältlich ist, das den Ansprüchen der Arbeiter, die, wie es einmal im Zuge der Zeit liegt, sehr gestiegen sind, genügt. Die Rübenarbeiter haben sogar meist auch das Brodbacken aufgegeben und lassen sich ihren Brodbedarf von dem Stadtbäcker an ihre Arbeitsstellen liefern, und der Bäcker wählt natürlich erst recht nur ein gutes und backfähiges Mehl, wie es viele Kleinmühlen gar nicht liefern können. Dieser Umschwung in den wirthschaftlichen Verhältnissen hat vielen Kleinmühlen ihren lohnendsten Erwerb entzogen und ihnen als Hauptbeschäftigung nur noch die Schrotung von Futtergetreide gelassen. Unseres Erachtens kann es aber nicht Aufgabe einer Verwaltungsmaßnahme, als welche sich die Höhertarifirung von Mehl darstellt, sein, einer rückständigen Betriebsform künstlich neues Leben einzuhauchen. Mit demselben Rechte könnte man verlangen, daß durch gesetzgeberische oder Verwaltungsmaßnahmen der Betrieb der Dampfschiffsrhederei zu Gunsten der Segelschiffahrt erschwert werden möge oder, um ein noch näher liegendes Beispiel zu wählen, der Eisenbahnbetrieb zu Gunsten des Landfuhrverkehrs.

Die mittleren Mühlen, soweit sie nicht ebenso wie die Kleinmühlen, hauptsächlich von der Lohnmüllerei leben wollen, prosperiren auch jetzt noch sehr gut, vorausgesetzt, daß sie mit dem nöthigen Kapital zum Betriebe und zur Anschaffung der fortgesetzt sich verbessernden Maschinen versehen sind. Daß unter der eben genannten Voraussetzung für mittlere Mühlen hier von einem Nothstand nicht die Rede sein kann, wird durch die Thatsache bewiesen, daß in unserer Provinz innerhalb des letzten Jahres vier Mühlen mittlerer Größe — in Dirschau, Marienwerder, Culmsee und Briesen — neu erbaut und außerdem einige andere vergrößert worden sind. Die Unternehmer würden sich dazu natürlich nicht entschlossen haben, wenn sie nicht mit Bestimmtheit auf die Rentabilität der Neuanlagen und Vergrößerungen rechneten.

In einer sehr schwierigen Lage befinden sich unsere Großbetriebe. Diesen ist durch die neueren Zollmaßnahmen der früher sehr bedeutende Mehlexport nach dem Auslande zum größten Theil genommen, und sie sind, um den Betrieb überhaupt fortsetzen zu können, gezwungen, den Absatz für ihre Fabrikate vorzugsweise im Inlande zu suchen. Hierbei sind sie aber gegen die Provinzmühlen insofern in erheblichem Nachtheile, als diesen das Rohmaterial für ihren Betrieb ohne nennenswerthe Frachtkosten zur Verfügung steht und daß sie ebenso für den Absatz ihres Fabrikates nur mit geringen Transportkosten zu rechnen haben, während unsere Hafenmühlen das Getreide erst auf ansehnliche Entfernungen hin aus dem Binnenlande heranziehen und demnächst das Mehl wieder auf weite Strecken hin versenden müssen. Die geschäftliche Lage unserer beiden großen Mühlenetablissements ist daher keineswegs eine glänzende.

Zu 2: Davon, daß man durch Erhöhung der Mehlfrachten den Kleinmühlen die Konkurrenz der Großmühlen fernzuhalten sucht, können wir uns eine Verbesserung der wirthschaftlichen Lage der ersteren nicht versprechen. Die große Masse der Konsumenten, auch der ländlichen Arbeiterbevölkerung, hat sich an das bessere Mehl, welches ihnen modern eingerichtete Mühlen liefern, so gewöhnt, daß sie bei seinem Verbrauch bleiben werden, auch wenn man es ihnen durch eine Frachterhöhung vertheuert. Denn daß, und damit wenden wir uns zur Beantwortung der Frage

Zu 3: die Erhöhung der Mehlfrachten nicht ohne Einfluß auf den Preis des mit der Bahn zu versendenden Mehls sein kann, scheint uns zweifellos. Ist es ja doch gerade diese Vertheuerung der Mehlpreise, weshalb von einer Anzahl namentlich der west- und süddeutschen Kleinmühlen — von den Kleinmühlen unserer Provinz ist uns bisher nicht bekannt geworden, daß sie sich in gleichem Sinne geäußert hätten — die Frachterhöhung verlangt wird. Die infolge der Mehlvertheuerung nothwendig auch eintretende Erhöhung des Brodpreises ist aber gerade für unsere Provinz wie überhaupt für das ganze östliche Deutschland von ganz erheblicher sozialer Bedeutung. Denn es hat hier die Aufhebung des Identitätszwanges im Getreidehandel eine solche Erhöhung der Weizenpreise zur Folge gehabt, daß Weizen und ebenso das aus ihm hergestellte Mehl hier ebenso theuer oder zeitweise selbst theuerer ist, als z. B. in Berlin oder im Westen Deutschlands. Aus diesem Grunde müßte aber jede weitere Erhöhung der Weizenpreise hier doppelt schwer empfunden werden.

Zu 4: Der Versetzung der Mühlenfabrikate in die allgemeine Wagenladungsklasse müssen wir nach den vorstehenden Ausführungen auf das Entschiedenste widersprechen.

Eine Entlastung des inländischen Marktes von den Produkten der Großmühlen, namentlich derjenigen, die bis vor einiger Zeit vorzugsweise für den Export arbeiteten, die aber jetzt, wie oben erwähnt, zufolge zolltechnischer Maßnahmen auf den Absatz im Inlande angewiesen sind, kann nur erfolgen, wenn ihnen durch eine angemessene Aenderung der Zollvorschriften die Ausfuhr nach dem Auslande wieder ermöglicht wird. Leider ist von den neuen am 1. Januar n. J. in Kraft tretenden Bestimmungen des Mühlenregulativs in dieser Richtung nicht nur keine Besserung zu erwarten, es wird vielmehr der Mehlexport noch mehr erschwert werden.

Der bayerische Antrag ist sowohl von der ständigen Tarifkommission wie vom Verkehrsausschuß in ihren am 15. und 16. September v. J. zu Königswinter gehaltenen Sitzungen abgelehnt worden.

Getreidetarif 10a. Mit dem 10. März 1900 ist für Weizen und Roggen der Ausnahmetarif 10a zur Einführung gelangt, der dazu bestimmt ist, die Klagen der Besitzer der um Danzig herum gelegenen Mühlen darüber zu beheben, daß sie bisher gezwungen waren, Getreide, das auf Grund des Ausnahmetarifs C1 nach Danzig gelangt war und das sie an der hiesigen Börse gekauft

hatten, entweder auf der Achse von Danzig abzufahren oder bei direkter Weiterbeförderung mit der Eisenbahn die Unterschiedsfracht zwischen dem Ausnahmetarif C 1 und dem Ausnahmetarif 10 nachzuzahlen.

Nach unserer Meinung ist der neue Tarif nicht geeignet, den bezeichneten Klagen abzuhelfen, und zwar deswegen nicht, weil seine Frachtsätze nur für Sendungen gelten sollen, die nach den Mühlenstationen direkt aufgegeben sind. Die in Frage kommenden Mühlenbesitzer pflegen ihr Getreide an der Danziger Börse zu kaufen. Unser Getreideverkehr vollzieht sich aber in der Hauptsache so, daß den hiesigen Kommissionären das Getreide aus der Provinz zum Zwecke des Verkaufs an der Börse zugeschickt wird. Aus dem hier angekommenen Waggon zieht der Kommissionär eine Probe, stellt sie an der Börse aus und auf Grund dieser Probe geht der Verkauf des Getreides vor sich. Der Käufer trifft dann Bestimmung darüber, wo die Entladung des gekauften Getreides erfolgen soll, ob auf dem Innenbahnhof, der Speicherbahn oder an welcher Stelle des Danziger Bahnhofgebietes sonst. Ausgeschlossen war bisher, falls man nicht auf den billigen Frachtsatz des Specialtarifs C 1 verzichten wollte, die direkte Weiterversendung des Getreides. Daß aber das Getreide nach den um Danzig gelegenen Mühlenstationen sollte weiterversendet werden können, das war gerade der Wunsch der Besitzer der in Frage kommenden Mühlen, dessen Erfüllung sie von dem neuen, jetzt erschienenen Tarif hofften.

In einer unter dem 12. März 1900 an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe baten wir, die Anwendungsbedingungen des Tarifs so umzugestalten, daß den Wünschen der Müller Rechnung getragen werde. Wir wiesen dabei noch darauf hin, daß die Müller von dem Tarif in der vorliegenden Form nur Gebrauch machen könnten wenn sie das Getreide in der Provinz direkt aufkauften. Dazu seien sie aber nur schwer im Stande. Es würde das für sie mit unverhältnißmäßig großen Kosten und Zeitverlusten verbunden sein. Außerdem, und das ist das Wichtigste, würde ihnen der Vortheil verloren gehen, den ihnen ein großer Markt, wie ihn die Danziger Börse doch immerhin darstellt, in seiner reichen Auswahl bietet, und vor allem in der preisregulirenden Wirkung, wie sie Angebot und Nachfrage ausüben.

Schnellzugverbindung Danzig-Breslau.

Im vorigen Bericht haben wir Mittheilung von den Bemühungen gemacht, die wegen Einrichtung einer Tagesschnellzugsverbindung zwischen Danzig-Königsberg einerseits und Breslau andrerseits über Dirschau-Bromberg-Inowrazlaw-Posen aufgewendet worden sind. Leider ist von der Königlichen Eisenbahnverwaltung die gewünschte Schnellzugsverbindung mit der Begründung abgelehnt worden, daß ein allgemeines und dringendes Bedürfniß nach ihr nicht vorhanden sei, wie insbesondere daraus hervorgehe, daß ein zwischen Königsberg und Breslau eingestellter Durchgangswagen im Durchschnitt täglich nur von vier Personen benutzt worden sei.

Unseres Dafürhaltens ist diese Begründung nicht stichhaltig. Die Fahrt zwischen Posen und Dirschau über Bromberg dauert rund $6^1/_2$ Stunden, während über Kreuz, obwohl die Route 43 km länger ist, die Fahrtdauer nur etwa $5^1/_2$ Stunden beträgt. Man nimmt daher in den weitaus meisten Fällen den Weg über Kreuz, zumal man dabei mit Schnellzügen und D-Zügen fahren kann und man diese, selbst wenn die Zeitersparniß eine geringere wäre, den weniger bequemen Personenzügen vorzieht. Wir meinen daher, daß man, um ein Bild über die voraussichtliche Frequenz der gewünschten Schnellzugsverbindung zu gewinnen, feststellen müßte, wie stark der Gesammtverkehr zwischen Posen und Dirschau ist. Dieser gesammte, u. E. recht bedeutende Verkehr würde voraussichtlich so gut wie ausschließlich auf die fragliche Schnellzugsverbindung übergehen. Wir haben den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unter näherer Darlegung dieser Gesichtspunkte unter dem 31. Juli 1899 nochmals um die Einrichtung der Schnellzugsverbindung Danzig-Breslau gebeten, leider wiederum vergebens.

Zugpaar Stolp-Danzig.

Mit mehr Erfolg haben wir uns einer Verbesserung des Personenverkehrs auf der hinterpommerschen Bahn angenommen. Unter dem 21. September 1899 baten wir, einer von dem

Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft zu Stolp gegebenen Anregung folgend, die Königliche Eisenbahn-Direktion, es möchte der um 12 Uhr Nachts in Berlin abgehende Zug, der bisher in Stolp endete, bis nach Danzig durchgeführt werden und als Gegenzug ein Nachmittags von Danzig abgehender Zug eingelegt werden, der den Abends 7 Uhr von Stolp nach Stettin abfahrenden Zug erreicht. Unsere Wünsche haben in dem neuen Sommerfahrplan Berücksichtigung gefunden. Es findet damit der von den Betheiligten seit langem gehegte Wunsch Erfüllung, der dahin geht, es möchte möglich sein, von Stolp und den westlich an der Bahnlinie nach Stettin hin gelegenen Stationen an Einem Tage die Hin- und Rückreise nach Danzig auszuführen und dabei noch ausreichend Zeit zum Besuch der Börse zu haben.

Vollbahn Thorn-Marienburg.

Den von den Handelsvertretungen des in Frage kommenden Gebietes schon wiederholt zum Ausdruck gebrachten Wunsch, es möchte die Bahnlinie Marienburg-Thorn zu einer Vollbahn ausgebaut werden, halten wir für durchaus berechtigt und erblicken in seiner Ausführung ein wichtiges Mittel zur Hebung der wirthschaftlichen Lage des östlichen Theiles unserer Provinz. Wir sind unter dem 10. Januar 1900 in diesem Sinne bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig geworden.

Verbindungsbahn Weichselbahnhof-Saspe.

Im August 1899 ist die Verbindungsbahn zwischen dem Weichselbahnhof und dem Rangirbahnhof Saspe in Betrieb genommen und damit eine Anlage eröffnet worden, deren Herstellung wir seit Jahren erstrebt und befürwortet haben.

Erweiterung des Weichselbahnhofs.

Die Importziffern unseres Seeverkehrs zeigen seit einer Reihe von Jahren das erfreuliche Bild eines nahezu stetigen Wachsthums. Freilich macht die unzureichende Ausdehnung unserer Kaianlagen die Bewältigung dieses Verkehrs häufig zu einer recht schwierigen Aufgabe, und es ist dringend erforderlich, daß in dieser Hinsicht auf Abhülfe Bedacht genommen wird, wenn dieser Verkehr nicht schweren Schaden leiden soll. Besonders schwierig liegen die Verhältnisse am Hafenkanal zu Neufahrwasser. Dort findet jetzt fast ausschließlich die Entlöschung der Erzdampfer statt, und diese bringt für den übrigen Lösch- und Ladeverkehr zuweilen recht empfindliche Störungen mit sich. Die Klagen der Betheiligten gehen vor allem dahin, daß die bei der Entlöschung der Erzdampfer in kurzen Zwischenräumen erforderlichen Rangirbewegungen der mit Erz beladenen und der neu heranzuschiebenden leeren Eisenbahnwagen den übrigen Lösch- und Ladeverkehr am Hafenkanal schwer beeinträchtigt. Bei jeder solchen Rangirbewegung ist es nämlich erforderlich, daß die zum Entlöschen oder Beladen der Schiffe hergerichteten Stellagen entfernt und dann wieder aufgebaut werden. Für den übrigen Verkehr finden diese Rangirbewegungen zweimal des Tages zu bestimmten Stunden statt, und an den infolgedessen regelmäßig erforderlichen zweimaligen Abbruch und Aufbau der Stellagen hat sich der Verkehr gewöhnt. Bei der Entlöschung der Erzdampfer sind aber jeweils nach Verlauf einer Stunde die drei gleichzeitig zur Beladung kommenden Wagen gefüllt und müssen durch neue ersetzt werden, und so muß jede Stunde der ganze übrige Lösch- und Ladeverkehr seine Stellagen abbrechen und demnächst wieder aufbauen, und wenn gar zwei Erzdampfer gleichzeitig löschen, so ist der übrige Lösch- und Ladeverkehr nahezu suspendirt, und die Arbeiter sind den größten Theil des Tages mit dem Abbruch und dem Aufbau der Stellagen beschäftigt.

Aufstellung von Portalkrähnen.

Abhülfe kann diesen unhaltbaren Zuständen werden, wenn man die Erzschiffe nach dem Weichselbahnhof verweist. Allerdings ist dazu bei der lebhaften Benutzung, die der Weichselbahnhof zum Wasser-Umschlagsverkehr findet, — die Plätze vor den Schuppen werden in weitestem Umfange von dem Zuckerverkehr, die Kaistrecken vor den freien Plätzen von dem Verkehr mit Holz und anderen Massenartikeln in Anspruch genommen — erforderlich, daß das Kai nach oben hin erweitert und daß die erweiterte Kaistrecke auch mit den nöthigen Gleisanlagen versehen wird. Wir haben einen dahin gehenden Antrag der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung unter dem 13. Dezember 1899 unterbreitet. Wir wiesen dabei gleichzeitig darauf hin, daß zu einer schnellen Bewältigung des Verkehrs am Weichselbahnhof unbedingt seine Ausstattung mit modernen Krahnanlagen gehört. Zur Zeit wird in unserem Hafen die Lösch- und Ladearbeit so gut wie ausschließlich durch Menschenkraft bewirkt. Es muß das als

ein durchaus überlebter Zustand bezeichnet werden. Dringend wird aber die Frage nach Ersetzung der menschlichen Arbeitskraft durch mechanische Hilfsmittel bei der Entlöschung und Beladung angesichts des auch an unserem Platze sich immer stärker fühlbar machenden Arbeitermangels, zumal bei der fortschreitenden Industrialisirung des Ostens und unseres Platzes insbesondere eine Wendung zum Besseren in absehbarer Zeit auf dem Arbeitsmarkte nicht zu erwarten ist.

Für den Weichselbahnhof haben wir zunächst die Aufstellung von drei Portalkrähnen und die gleiche Zahl für das Nordufer des Hafenbassins, das ebenfalls als eine sehr günstige Stelle für die Entlöschung von Massengütern gelten kann, erbeten.

Gleisanlagen am Hafenkanal. Im vorigen Jahre haben wir von den Anträgen berichtet, die wir wegen Verlängerung der Hafengleise nach oben hin bis über das Gebäude der Hafenbau-Inspektion hinaus und nach unten hin bis an das Hotel zu den Provinzen gestellt haben. Die Verlängerung nach oben hin hat sich als unausführbar erwiesen, weil durch die auf den verlängerten Gleisen zur Aufstellung kommenden Wagen die Uebersicht über den Hafen an dieser Stelle der scharfen Kurve wegen, die das Fahrwasser dort macht, empfindlich beeinträchtigt werden würde und dadurch leicht Kollisionen herbeigeführt werden könnten. Um so dringender wird es nun aber erforderlich, die in Aussicht genommene Verlängerung der Hafengleise nach unten hin auszuführen. Man fürchtete anfangs, daß die Stabilität der Kaimauern nicht groß genug sein würde, um das Befahren dieser Gleise mit Lokomotiven als zulässig erscheinen zu lassen. Diese Befürchtung hat sich aber bei näherer Untersuchung der Kaimauern als hinfällig erwiesen. Wir haben unter dem 13. Dezember 1899 die Königliche Eisenbahn-Direktion um die möglichste Beschleunigung bei Ausführung der Gleiserweiterung gebeten.

Eisenbahnverbindung nach dem Holm u. d. Nehrung. Ueber Projekte wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung nach der Nehrung und dem Holm wird weiter unten (Abschnitt V) im Zusammenhang mit dem Plan der Herrichtung der Schuitenlake zu einem Theile unseres Seehafens zu berichten sein.

Stückgutverkehr auf Bahnhof Legethor. Unserer im Jahre 1898 an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe, in welcher wir um die Herstellung ausreichender Einrichtungen für den Stückgüterverkehr auf Bahnhof Legethor baten, ist insoweit stattgegeben worden, als die ankommenden Güter in dem früheren Versandschuppen untergebracht sind. Damit ist für diese Güter in einer allen billigen Ansprüchen genügenden Weise gesorgt. Dagegen verzögerte sich die Erweiterung der Versandgüterräume, und außerdem wurde es als ein schwerer Mißstand empfunden, daß die für den Stückgutverkehr erforderlichen Bureauräume so zerstreut lagen, und der Verkehr in ihnen daher für das Publikum äußerst umständlich und zeitraubend war. Unsere unter dem 9. Dezember 1899 an die Königliche Eisenbahn-Direktion gerichtete Eingabe hatte den Erfolg, daß dem letztgenannten Uebelstand Abhülfe durch Zusammenlegung der Bureauräume wurde, und der Fertigstellung der für den Versand bestimmten Schuppenanlagen ist demnächst entgegen zu sehen.

IV. Speicherbahn.

Ueberführungsgebühren. Die Ueberführungsgebühren der Speicherbahn sind nicht unwesentlich höher als die entsprechenden Gebühren in unserem Nachbarhafen Königsberg, und eine Herabsetzung der hiesigen Gebühren erscheint daher im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit unsres Platzes sehr wünschenswerth. Bereits in unserem Berichte für 1897 haben wir von Schritten Mittheilung gemacht, die wir deswegen unternommen haben. Sie sind damals erfolglos gewesen. Nachdem aber nunmehr in Königsberg eine weitere bedeutende Herabsetzung der Ueberführungsgebühren eingetreten ist haben auch wir die Frage von neuem aufnehmen müssen, und wir hoffen, im nächsten Jahre von einem günstigen Ausgang unsrer Bemühungen berichten zu können.

Rechnung. Ueber die Rechnung des Speicherbahnunternehmens für 1899 geben wir die folgende gedrängte Uebersicht:

Einnahme.

1. Antheil an den Ueberführungsgebühren für 11 306 überführte Wagen	28 947,50 Mk.
2. Zinsen-Einnahme vom Erneuerungsfonds	3 060,— „
3. Unvorhergesehene Einnahmen	13,25 „
Summe	32 020,75 Mk.

Ausgabe.

1. Allgemeine Verwaltungskosten:		
a) Inserate, Drucksachen und dergl.	201,— Mk.	
b) Miethe und Heizung für die Expeditionslokale im Pr. Stargard-Speicher . . .	848,50 „	
c) Wohnungssteuer	9,37 „	
d) Insgemein	—,— „	
		1 058,— Mk.
2. Ausgaben für die Bahn:		
a) Laufende Unterhaltung	2382,72 Mk.	
b) Straßenbeleuchtung	193,97 „	
		2 576,69 „
3. Ausgaben für die Reparatur-Werkstatt:		
a) Pacht und laufende Unterhaltung	73,83 Mk.	
b) Gebäudesteuer	17,48 „	
		91,31 „
4. Löhne		3 903,24 „
5. Versicherungsbeiträge:		
a) Unfall-Versicherung des auf der Bahn beschäftigten Personals	212,25 Mk.	
b) Alters- und Invaliditäts-Versicherung . .	26,12 „	
		238,37 „
6. Ausgaben für das Straßenpflaster:		
a) Laufende Unterhaltung	292,21 Mk.	
b) Beitrag an die Straßeneisenbahn	10,— „	
		302,21 „
7. Verzinsung der Aufwendungen aus Korporationsmitteln für 1899		2 046,57 „
8. Beitrag zu den Kosten der Speicherbewachung		1 971,45 „
	Summe	12 188,71 Mk.

Die Einnahme von	32 020,75 Mk.
abzüglich der Ausgabe von	12 188,71 „
ergiebt einen Ueberschuß von	19 832,04 Mk.

der an die Korporationskasse abgezahlt worden ist.

Der Vorschuß der Korporationskasse an das Unternehmen betrug Ende 1898	58 249,47 Mk.
hiervon ab die vorerwähnte Abzahlung	19 832,04 „
ergiebt den Betrag von	38 417,43 Mk.

welchen das Unternehmen am 1. Januar 1900 der Korporationskasse schuldete. Dagegen gehörten ihm außer dem Bahnkörper:

1. der von der Korporationskasse verwaltete Erneuerungsfonds mit	90 000,— Mk.
2. die auf dem Grund und Boden der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung erbaute Reparatur-Werkstatt im Versicherungswerthe von	2 000,— „
3. Inventarien und Materialien im Versicherungswerthe von .	6 225,39 „
	98 225,39 Mk.

V. Hafen.

Lagerhalle.

Der im vorigen Bericht erwähnte Bau einer offenen Lagerhalle am oberen Ende der Nordseite des Hafenbassins zu Neufahrwasser ist im vorigen Sommer zur Ausführung gekommen. Um dem Mangel an freien Lagerplätzen im Freibezirk abzuhelfen, hat die Königliche Eisenbahnverwaltung, unserer Bitte stattgebend, außer den drei Schuppen, die zur Gewinnung des für den Hallenbau erforderlichen Raumes abgebrochen werden mußten, noch zwei weitere Schuppen niedergelegt. Zwei von diesen Schuppen sind am Weichselbahnhof wieder aufgebaut worden. Für die übrigen drei schlugen wir als Bauplatz zunächst das durch die Niederlegung des Verwallungsdeiches auf der Nordseite des Hafenbassins gewonnene Gelände vor; die Zuckerraffinerie Danzig zu Neufahrwasser bat aber, die Schuppen auf dem freien Platz innerhalb des Freibezirks vor der Raffinerie aufzustellen, um so Lagerplätze für Zucker, deren sie dringend bedurfte, zu gewinnen. Wir haben geglaubt, uns auch mit dieser Verwendung der Schuppen einverstanden erklären zu sollen, und die Schuppen sind, den Wünschen der Raffinerie gemäß, aufgestellt worden.

Neue Hafenanlagen.

Die wichtigste Frage, die uns bezüglich unseres Hafens im verflossenen Jahre beschäftigt hat, war die Herrichtung der Schuitenlake zu einem Theile unseres Seehafens. Wir berichteten schon im vorigen Jahre von einer am 7. Mai 1899 unter dem Vorsitz des Herrn Oberbürgermeisters abgehaltenen Versammlung der Interessenten und sonstigen Betheiligten, in welcher das Projekt der Herstellung einer Eisenbahnverbindung nach der Nehrung und dem Holm erläutert und von allen Seiten in seinen Grundzügen gebilligt wurde.

In Aussicht genommen wurde, daß die neue Bahnlinie, vom Bahnhof Legethor ausgehen und unter Benutzung der bereits vorhandenen Schlachthofbahn, deren Unterbau zu verstärken sein würde, bis an die Mottlau am Ausgange des Kielgrabens herangeführt werden soll. Für die Verbindung der neuen Bahnlinie mit dem Bahnhof Legethor wird an Stelle der Drehscheibe, die jetzt die Schlachthofbahn mit den Staatsbahngleisen verbindet, die Anlage einer Kurve vorzusehen sein. Wo die neue Bahnlinie am unteren Ende des Kielgrabens an die Mottlau herantritt, zweigt ein Schienengleise längs des Kielgrabens bis an den Königlichen Seepackhof ab und bietet so die Möglichkeit, die veraltete Betriebsart der Abfuhr der mit Seedampfern ankommenden Güter nach dem Bahnhof Legethor mittels Fuhrwerks durch die direkte Verladung der am Packhof gelöschten Güter in Eisenbahnwagen zu ersetzen. Außerdem bietet der am Kielgraben entlang führende Schienenstrang Anlaß, den Kielgraben zu einer Anlegestelle für Seeschiffe auszubauen und so die seit langem dringend wünschenswerthe Entlastung des Packhofes vom Schiffsverkehr herbeizuführen. Von dem unteren Ende des Kielgrabens aus würde die Bahn in nördlicher Richtung über Bastion Braunroß nach dem Weißhöfer Außendeich bis zu einem Bahnhofe „Strohdeich" und in östlicher Richtung unter Ueberschreitung der Weichsel mittels Fährbetriebes einerseits nach einem auf dem Holm, und andrerseits nach einem auf der Nehrung zu errichtenden Bahnhofe zu leiten sein.

Die Ergebnisse der Besprechung wurden dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vom Magistrat unter dem 18. Mai 1899 vorgelegt. — Uns war in jener Besprechung die Aufgabe zugetheilt worden, das Material zur Beurtheilung der in der Eingabe des Magistrats nur in großen Umrissen aufgestellten Forderungen zusammenzustellen. Die von uns aufgestellte Denkschrift, deren Mittheilung ihres großen Umfanges wegen hier nicht angängig ist, haben wir dem Herrn Minister unter dem 14. Juni 1899 eingereicht. Hervorheben wollen wir aus ihr nur, daß sie mit besonderem Nachdruck darauf hinweist, wie die erstrebte Einbeziehung der Nehrung und des Holms in den Eisenbahnverkehr sich nur dann als zweckdienlich erweisen könne, wenn es gelingt, die neuen Anlagen mit konkurrenzfähigen Tarifsätzen und außerdem mit denjenigen Befugnissen auszurüsten, welche geeignet sind, einen bequemen und billigen Umschlag herbeizuführen. „Um dies zu erreichen," heißt es in der Denkschrift, „muß von vornherein davon abgesehen werden, den Bau der neuen Schienenwege nach Maßgabe des Kleinbahngesetzes anzustreben, weil zu befürchten steht, daß in solchem Falle die Kleinbahngesellschaft zu ihrer Existenz Gebühren in solcher Höhe zu erheben genöthigt sein würde, daß der

Zweck des Ausbaues nicht nur nicht erreicht, sondern vollkommen vereitelt würde. Es muß vielmehr dahin gestrebt werden, daß der Ausbau unter der Gewähr erfolgt, daß nach und von den zu errichtenden neuen Bahnhöfen nicht höhere Frachtsätze erhoben werden, als nach Maßgabe der Länge und den bestehenden Grundsätzen auf sie entfallen. Nur wenn dies erreicht wird, kann dem Handel und der Industrie Danzigs wirklich geholfen werden."

Die Folge der Eingaben, welche vom Magistrat und von uns an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet wurden, war, daß die Königliche Eisenbahn-Direktion den Auftrag erhielt, das Projekt der Herstellung einer Eisenbahnverbindung nach der Nehrung und dem Holm aufzustellen.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion legte in einer von ihr auf den 12. Februar 1900 einberufenen Konferenz, an welcher Vertreter aller betheiligten Behörden theilnahmen, das von ihr aufgestellte Projekt vor. Es sah von einer Benutzung der Schlachthofbahn gänzlich ab und zwar mit der Begründung, daß der Verkehr auf den öffentlichen Straßen für die Bahn sowohl wie für den Straßenverkehr mit zu großen gegenseitigen Störungen verbunden sei, vielmehr war dem Projekt eine besondere Linienführung unter gänzlicher Umgehung der Stadt Danzig zu Grunde gelegt. Die Königliche Eisenbahn-Direktion glaubte dieser Linie den Vorzug unbeschränkter Benutzbarkeit und damit erheblich größerer Leistungsfähigkeit zuschreiben zu müssen. Für die Verbindung nach der Nehrung sowohl wie nach dem Holm war die Anlage von Brücken an Stelle der von uns ins Auge gefaßten Fährverbindung vorgesehen. Der Kostenanschlag ergab für beide Projekte, vom Grunderwerb abgesehen, annähernd dieselbe Summe (anderthalb Millionen Mark). Es ist aber dabei in Betracht zu ziehen, daß mit diesem Kostenaufwand bei dem ersten Projekt zugleich in bequemster Weise die Erschließung des Kielgrabens und des Königlichen Seepackhofes und daneben eine wesentliche Verbesserung der Schlachthofbahn erzielt wird, während bei dem zweiten Projekt für die Verbindung nach dem Kielgraben und dem Packhof, die bei ihm rückwärts vom Bahnhof „Strohdeich" gesucht werden muß, noch weitere ganz beträchtliche Aufwendungen zu machen sind, so daß, wenn man die Gesammtanlage ins Auge faßt, das zweite Projekt sich als das wesentlich kostspieligere darstellt. Es ist eben u. E. bei Aufstellung des zweiten Projekts außer Acht gelassen, daß, vom Standpunkte der Danziger Handels- und Verkehrsinteressen aus, der Anschluß des Kielgrabens und des Packhofes ein integrirender Bestandtheil des ganzen Projekts ist, während das zweite Projekt ausschließlich die Einbeziehung des Holms und der Nehrung an das Eisenbahnnetz ins Auge faßt. Wir sind deshalb sowohl in der Besprechung vom 12. Februar, wie in einer zweiten am 19. Februar 1900 von der Königlichen Eisenbahn-Direktion veranstalteten Besprechung auf das Entschiedenste für das erste Projekt eingetreten.

Was die Frage betrifft, ob die Verbindung nach der Nehrung und dem Holm mittels Fährschiffes oder durch Brücken herzustellen ist, so haben wir uns in den erwähnten Konferenzen für die erste Modalität ausgesprochen. Zur Begründung unserer Stellungnahme bedarf es des Eingehens auf Vorgänge, die mit dem Erwerb der der Kaiserlichen Werft gegenüberliegenden Theile des Holms durch die Kaiserliche Marineverwaltung zusammenhängen.

Aus dem Etatsentwurf, der dem Reichstag vorgelegt wurde, ersahen wir, daß die Absicht bei dieser Erwerbung dahin geht, auf dem neuen Gelände Liegebassins und verwandte Einrichtungen anzulegen. Es stand für uns außer allem Zweifel, daß durch diese Anlagen die Liegeplätze, welche sich jetzt der Kaiserlichen Werft gegenüber am Holm hinziehen, dem Handelsverkehr entzogen werden. Diese Plätze dienen namentlich der Beladung von Holzschiffen und der Entlöschung der Kohlendampfer, deren Ladung für die innere Stadt bestimmt ist und sind bei der jetzigen Ausdehnung unseres Hafens für die bezeichneten Zwecke unentbehrlich. Als uns die Pläne der Marineverwaltung bezüglich der Verwerthung des von ihr auf dem Holm erworbenen Geländes bekannt wurden, glaubten wir nicht zögern zu dürfen, auf die schwere Gefahr hinzuweisen, welche unserem Schiffsverkehr mit der Entziehung der Liegeplätze am Holm drohe. Wir richteten unter dem 16. November 1899 eine Eingabe an den Herrn Ober-Präsidenten, in welcher wir die Bedeutung der fraglichen Plätze für unseren

Verkehr näher darlegten und darauf hinwiesen, daß ihre Verwendung für Marinezwecke nur angängig erscheine, wenn für die vom Handelsverkehr aufzugebenden Plätze ein geeigneter Ersatz geschaffen werde. Unter dem 7. Dezember 1899 benachrichtigte uns der Herr Ober-Präsident, daß die Marineverwaltung ihm erklärt habe, sie werde die Lade- und Löschplätze am Holm bis auf weiteres nicht in Anspruch nehmen. Wir können uns indessen darüber keiner Täuschung hingeben, daß der Handelsverkehr damit zu rechnen hat, daß er über kurz oder lang der Kaiserlichen Marine am oberen Holm weichen muß, was ja auch in den Worten „bis auf weiteres" deutlich genug zum Ausdruck gebracht ist. Die Frage nach einer Erweiterung unserer Hafenanlagen bleibt also eine durchaus brennende, und zu unserer Freude hat man sich auch an den maßgebenden Stellen dieser Erkenntniß nicht verschlossen; es sind vielmehr die Erörterungen darüber, an welcher Stelle am zweckmäßigsten diese Erweiterung zu schaffen sein wird, sogleich in Gang gekommen. Vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten wurde der Herr Regierungsbaumeister Lefenau aus Harburg mit der Aufstellung des Projektes einer Erweiterung unseres Hafens beauftragt, und er hat sich in den Monaten Januar bis März d. J. dieser Aufgabe gewidmet. Das von ihm aufgestellte Projekt läuft im wesentlichen auf die Einbeziehung der Schuitenlake in unseren Seehafen hinaus. Zu diesem Zwecke soll die Schuitenlake auf eine Tiefe von 7 Meter und auf eine obere Breite von 140 m bei einer Sohlenbreite von 95 m gebracht werden. An ihrem oberen Ende erweitert sie sich zu einem Bassin, das vorzugsweise dem Holzladeverkehr zu dienen bestimmt ist. Als Grundlage für die Aufstellung des Projekts haben wir eine Denkschrift ausgearbeitet und sie den betheiligten Stellen unter dem 8. Februar 1900 unterbreitet. Sie versucht, „rechnerisch festzustellen, welche Erweiterung die jetzigen Danziger Kaistrecken und sonstigen Lösch- und Ladestellen erfahren müssen, wenn für den Verlust an Liegestellen, den unser Hafenverkehr durch das Uebergreifen der Kaiserlichen Werft auf den Holm erfahren wird, Ersatz geschaffen und dabei zugleich für die in unserem Hafenverkehr in den nächsten Jahren mit einiger Wahrscheinlichkeit zu erwartende Zunahme Raum gewonnen werden soll" und kommt zu dem Ergebniß, daß hierzu 1500 m neue Kailänge erforderlich sind, wobei auf eine Erweiterungsfähigkeit der Kais um 400 m Bedacht zu nehmen ist. Abgesehen ist dabei vom Holzverkehr, für den eine Ladefläche von 40 000 qm gefordert wird.

Es liegt nun auf der Hand — und damit kommen wir zu dem Projekt der Einbeziehung des Holms und der Nehrung in das Eisenbahnnetz zurück —, daß die von der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Aussicht genommene Ueberbrückung der Schuitenlake sich mit der Herrichtung der Schuitenlake zu einem Theil unseres Seehafens nicht wohl verträgt. Die Königliche Eisenbahn-Direktion hat sich deshalb auch in der oben erwähnten Besprechung vom 19. Februar 1900 damit einverstanden erklärt, daß die Eisenbahnverbindung nach dem Holm mittels Fährschiffes hergestellt wird. Dagegen glaubt sie, von der Forderung einer Ueberbrückung der oberen todten Weichsel in der Nähe von Heubude zur Gewinnung des Ueberganges nach der Nehrung nicht absehen zu können, weil sie eine Fährverbindung zur Bewältigung des zu erwartenden Verkehrs nicht für leistungsfähig genug hält. Wir glauben indessen, daß, wenigstens für die ersten Jahre, bei den kurzen Strecken, die das Fährschiff zurückzulegen hat, der Verkehr ganz wohl auch nach der Nehrung mit einem solchen bedient werden kann, und da ein solches Schiff schon der Verbindung mit dem Holm wegen beschafft werden muß, so würde es das Gesammtprojekt erheblich verbilligen und dessen Durchführung wesentlich erleichtert werden, wenn man fürs Erste von der Erbauung einer Brücke Abstand nähme. Die Frage unterliegt jetzt ebenso wie die andere, ob die Verbindungsbahn im Zuge der Schlachthofbahn oder außen um die Stadt herum geführt werden soll, der Entscheidung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Schutz der Westerplatte und der Halbinsel Hela.

Das Hochwasser, das mit dem in den Tagen vom 23. bis 25. Oktober 1899 in der südlichen Ostsee herrschenden Nordweststurm verbunden war, hat an zwei Uferstrecken, die für die Sicherheit unseres Hafens und unserer Rhede von hoher Wichtigkeit sind, an der Westerplatte und an der Nordseite der Halbinsel Hela, erheblichen Schaden angerichtet. An beiden

Stellen sind auf weite Strecken hin schwere Uferabbrüche eingetreten und die schützende Dünenreihe ist an vielen Stellen so weit zerstört, daß der Rest einem neuen Hochwasserandrange kaum mehr Stand halten kann. Was im besonderen die Westerplatte anbelangt, so hat diese seit mehr als zwanzig Jahren unter den Hochwasserabspülungen zu leiden. Während früher dort ein Vorstrand von etwa 100 Metern vorhanden war, ist dieser jetzt völlig verschwunden, und wenn bei einem neuen Hochwasser der Rest der schützenden Dünenreihe dem Ansturm der Wogen zum Opfer fällt, so erhält das Meer freien Eintritt in das hinter der Düne befindliche Gelände und überschwemmt dieses. Die Katastrophe wäre unzweifelhaft schon im Oktober 1899 eingetreten und somit ein großer Theil der Westerplatte von den Fluthen weggerissen worden, wenn der Nordweststurm nur noch wenige Stunden länger angehalten hätte. Glücklicherweise sprang der Wind in der Nacht vom 25. zum 26. Oktober auf Nordost um, so daß ein Fallen des Wassers eintrat. Reißt aber, wie zu befürchten steht, ein neues Hochwasser einen großen Theil der Westerplatte fort, so droht dem Hafenkanal, und damit dem wichtigsten Theile unseres ganzen Hafens, unmittelbare Gefahr. Bekanntlich ist der Hafenkanal vor etwa 250 Jahren durch Vorlagerung der Westerplatte entstanden, und es ist früher mit Sorgfalt darauf gesehen worden, daß dies vorgelagerte Gelände durch Ballastaufschüttungen erhöht und festgelegt wurde. Den neuen Strand hat man durch Steinwälle zu schützen gesucht. Diese haben zwar den Seegang abgeschwächt, bei hohem Seegang gehen aber die Wellen glatt über sie hinweg. — Wie die Westerplatte ein Bollwerk unseres Hafenkanals darstellt, so dient die Halbinsel Hela unserer Rhede als Schutz. Auch dort haben indessen im Gefolge von Nordweststürmen aufgetretene Hochwasser schweren Schaden verursacht. Insbesondere hat das Oktober-Hochwasser des Jahres 1899 in der Nähe der Ortschaft Hela, namentlich aber auch bei Putziger Heisternest, weite Strecken des Ufers weggerissen. Der bei letzterem Orte stehende Schuppen der Deutschen Gesellschaft zu Rettung Schiffbrüchiger war schwer bedroht, weil die Gefahr bestand, daß die ganze Düne mit dem Schuppen weggerissen wurde. Wäre das eingetreten, so wäre die Halbinsel an jener Stelle durchbrochen worden und die ganze Ortschaft Putziger Heisternest den Fluthen zum Opfer gefallen. Vollendet eine neue Hochfluth das Werk der letzten in der bezeichneten Weise, dann ist der südliche Theil der jetzigen Halbinsel Hela zur Insel geworden, deren völliges Verschwinden in den Fluthen nur eine Frage der Zeit sein würde. Dann hört aber auch unsere Rhede auf, jener geschützte Theil der Ostsee zu sein, als der er seit Jahrhunderten der Ostseeschiffahrt gegolten hat.

Unter Darlegung dieser Verhältnisse haben wir den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 15. November 1899 gebeten, für die Sicherung der Westerplatte und der Halbinsel Hela geeignete Maßnahmen zu treffen. Dem Vernehmen nach sind entsprechende Anweisungen bezüglich der Westerplatte bereits ergangen.

Passiren der Plehnendorfer Schleuse.

Für die Plehnendorfer Schleuse besteht die Bestimmung, daß sie von Schleppdampfern mit nicht mehr als zwei Kähnen im Schleppeau passirt werden darf. Das bedeutet für Schleppzüge mit mehr als zwei Kähnen einen unliebsamen Aufenthalt. Auch glauben wir, daß das Abhängen der die Zahl von zwei überschreitenden Kähne vor der Schleuse und das Wiederanhängen nach dem Passiren der Schleuse den übrigen Wasserverkehr mehr beeinträchtigt, als wenn das Passiren der Schleuse mit einer größeren Zahl von Schleppkähnen gestattet würde. Wir haben deshalb den Herrn Polizei-Präsidenten gebeten, den Schleppdampfern das Passiren der Schleuse mit vier Kähnen im Schlepptau zu gestatten.

Hafengeld.

Der Hafengeldertarif ist durch allerlei Abänderungen und Nachträge sehr unübersichtlich geworden. Die Herren Ressortminister haben deshalb eine neue Redaktion des Tarifs angeordnet. Wir wurden unter dem 12. August 1899 vom Herrn Regierungs-Präsidenten aufgefordert, etwaige Wünsche für den neuen Tarif geltend zu machen, und es wurde uns dabei bedeutet, daß es in der Absicht liege, einen Theil des Hafengeldes in Form einer Abgabe von der Mengeneinheit der aus- und eingehenden Güter zu erheben. Gegen diese Absicht haben wir uns in unserem Bericht vom 25. August 1899 ausgesprochen, weil wir davon erhebliche

Verzögerungen in der Expedition der Schiffe befürchten. Müßte doch dann von jedem ausgehenden Schiffe beim Haupt-Zoll-Amt ein Manifest eingereicht werden, das von jedem Posten der Ladung das Gewicht angiebt, und das würde, namentlich bei Stückgüterdampfern, äußerst umständlich und zeitraubend sein. Dann würde ferner das Auslaufen des Schiffes erst erfolgen können, wenn das Haupt-Zoll-Amt das Hafengeld aus den Angaben des Manifestes berechnet hat, und diese Berechnung würde bei Schiffen, deren Ladung sich aus vielen kleinen Posten zusammensetzt, wiederum viel Zeit erfordern und den Ausgang des Schiffes aufhalten. Auch ist zu beachten, daß die meisten Schiffe mit annähernd voller Ladung ein- und ausgehen, daß also ein Bedürfniß nach Berücksichtigung der individuellen Belastung kaum besteht. Soweit ein solches Bedürfniß vorhanden ist, wird ihm dadurch Rechnung getragen, daß Schiffe, die bestimmte minderwerthige Massengüter geladen haben, das Hafengeld nur nach dem Satze für Ballastschiffe entrichten.

Befürwortet haben wir eine Erhöhung der Obergrenze von 170 cbm Nettoraumgehalt für die der kleinen Küstenschiffahrt gewährte Hafengeldermäßigung auf 200 cbm. Ferner haben wir eine Herabsetzung des Hafengeldes für diejenigen Schiffe vorgeschlagen, welche mit Theilladungen hier einkommen, um hier ihre Ladung zu kompletiren, oder welche hier nur einen Theil der Ladung, den Rest aber in einem anderen Hafen löschen.

Unter dem 8. Dezember 1899 ging uns dann durch den Magistrat ein denselben Gegenstand erörterndes Schreiben des Herrn Regierungs-Präsidenten zu, zufolge dessen die Herren Minister zur Erwägung gestellt haben, „ob nicht auch die auf der todten Weichsel überwinternden Schiffe und die dort lagernden Flösse mit einer mäßigen Gebühr belastet werden könnten, als Entgelt für den Schutz, der durch die Schleusen bei Einlage und Plehnendorf gegen Hochwasser und Eisgang der freien Weichsel gewährt wird." Wir haben uns hierzu unter dem 5. Februar 1900 in einem Schreiben geäußert, daß wir im Nachstehenden auszugsweise mittheilen:

> Der Weichseldurchstich bei Einlage ist anerkannter Maßen (vgl. auch die Erklärungen der Regierungskommissare in dem Bericht der XIII. Kommission des Abgeordnetenhauses vom 8. März 1888) nicht zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse, sondern lediglich zum Schutze der Weichselniederungen gegen Eisgangs- und Hochwassergefahren bestimmt, und die Schleusenanlagen bei Einlage sind nur zu dem Zwecke eingerichtet worden, eine vorhandene Wasserstraße zu erhalten, nicht eine neue herzustellen. Wir haben gegen die Herstellung des Weichseldurchstichs bei Siedlersfähre die schwersten Bedenken geltend gemacht, darunter nicht als das geringste, daß durch die Einlegung der Schleusen bei Einlage für unsern Schiffs- und Floßverkehr eine bedeutende Erschwerung eintreten müsse, die zunächst darin bestehe, daß das Passiren der Einlager Schleusen mit einem erheblichen Zeitverlust verbunden ist, des Weiteren aber darin, daß die Fahrzeuge, namentlich aber die Traften, die früher durch den lebendigen Strom bis an die Plehnendorfer Schleuse gebracht wurden, jetzt durch Schleppdampfer von den Einlager Schleusen bis nach der Plehnendorfer Schleuse befördert werden müssen. Daraus ist unserem Holz- und Schiffsverkehr eine Auflage erwachsen, über die von den Betheiligten die bittersten Klagen geführt werden.
>
> Die Annahme, daß durch die Schleuse dem Holz und den Fahrzeugen ein besonderer Schutz gewährt werde, trifft nicht zu. Namentlich ist in dem Theile der todten Weichsel zwischen den Einlager Schleusen und der Plehnendorfer Schleuse das Wasser infolge der Bewegung durch die Neufährer Mündung nach und von der See so unruhig, daß es großer, mit hohen Kosten ausgeführter und noch immer der Erweiterung bedürftiger Bepfählungsarbeiten bedarf, um dem Holz nur eine einigermaßen sichere Lagerung zu gewähren. Unser Holzhandel hat diese Bepfählungsarbeiten auf eigene Kosten ausgeführt, und wir haben mit dem Herrn Regierungs-Präsidenten wegen dieser Arbeiten unter dem 21. Juli 1898 einen Vertrag geschlossen, in dessen § 5 es heißt: „Die nach dem Vertrage eingerichteten Lagerplätze werden dem Vorsteheramte zur miethsfreien Benutzung für die Dauer dieses Vertrages überlassen," und § 6 bestimmt: „Nach Ablauf von 10 Jahren steht es beiden vertragschließenden Parteien frei, den Vertrag zu jedem 1. Januar unter Einhaltung einer zweijährigen Kündigungsfrist zu kündigen." Unter dem 13. Dezember 1898 ist dann durch einen Nachtrag zu diesem Vertrage eine Erweiterung der in dem ersten Vertrage bezeichneten Lagerflächen vorgesehen worden, und gegenwärtig liegt dem Herrn Regierungs-Präsidenten wiederum ein Antrag auf abermalige Erweiterung der Anlage vor, weil alle bisherigen Arbeiten sich nicht als ausreichend erwiesen haben, dem Holz eine sichere Lagerung zu gewähren. Sind doch bei den Stürmen und dem damit verbundenen Hochwasser des Dezember v. J. Hölzer, die unweit der Einlager Schleusen in der todten Weichsel lagen, über die unterste Coupirung weg in solcher Masse auf Land geworfen worden, daß die Bergungsarbeiten auf etwa 50000 Mark veranschlagt werden.
>
> Abgesehen davon aber, daß hiernach der angeblich durch die Einlager Schleusen gewährte Schutz durchaus vermißt wird, ist durch jenen Vertrag für die Zeit seines Bestehens eine Abgabenerhebung in der oberen todten Weichsel ausgeschlossen.

Was die Holzlagerung in der todten Weichsel unterhalb der Plehnendorfer Schleuse betrifft, so findet hier gemäß § 39 der Hafen-Polizei-Verordnung vom 28. Dezember 1898 alljährlich eine Neuvertheilung an die betheiligten Interessenten je nach dem Grade ihres Bedürfnisses an Lagerraum statt. Innerhalb dieser Lagerplätze hat aber jeder Interessent selbst durch Schlagen von Pfählen und Dalben, sowie Ziehen von Päffen für die Sicherheit des Holzes gegen Vertreiben, wie es durch Sturm und Stauwasser von See her eintritt, zu sorgen. Was also oberhalb der Plehnendorfer Schleuse durch die Gesammtheit des Holzhandels geschehen ist und geschehen mußte, weil dort eine feste Zutheilung von Lagerplätzen an einzelne Interessenten — von wenigen Ausnahmen abgesehen — nicht angängig ist, das geschieht unterhalb der Plehnendorfer Schleuse durch die einzelnen Interessenten. Und ebenso wie die Königl. Regierung oberhalb der Plehnendorfer Schleuse von Erhebung eines Lagergeldes abgesehen hat, weil die unbepfählte Wasserfläche gar keine Sicherheit bietet, die Bepfählung aber von den Interessenten ausgeführt worden ist, aus demselben Grunde kann auch eine Erhebung von Liegegeld für Traften unterhalb der Plehnendorfer Schleuse nicht in Frage kommen.

Was Winterlage haltende Kähne betrifft, so liegen solche nur unterhalb der Plehnendorfer Schleuse. Solchen Kähnen, die seit undenklichen Zeiten hier frei gelegen haben, jetzt ein Lagergeld aufzuerlegen, müssen wir dringend widerrathen. Die Kahnschiffahrt befindet sich in so überaus gedrückter Lage, sie ringt, dem zunehmenden Dampferverkehr, namentlich aber dem stetig wachsenden Wettbewerb der Eisenbahnen gegenüber, so mühsam um ihre Existenz, daß wir uns in der That kaum ein ungeeigneteres Object für die Auferlegung einer neuen Abgabe denken können, als die Kahnschiffahrt.

Seelotsenwesen. Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten wurden uns verschiedene Vorschläge, die bei ihm wegen Umgestaltung des Seelotsenwesens eingereicht worden waren, zur Aeußerung vorgelegt. In erster Linie wurde angeregt, daß man dem Seelotsen den Charakter des Zwangslotsen nehmen möge. Da uns indessen die Betheiligten erklärten, daß sie des Schutzes gegen Schadensersatzansprüche, den die Führung eines Schiffes durch einen Zwangslotsen gewährt, nicht entbehren können, so haben wir uns gegen diese Anregung ablehnend verhalten. Ein zweiter Vorschlag ging dahin, es möge bei Hela eine von Hochseefischern zu besetzende Lotsenstation eingerichtet werden. Für eine solche Station liegt nach unserer Ansicht ein Bedürfniß nicht vor, da die Führer von Seeschiffen die Rhede auch ohne diese Hilfe erreichen können. Die Schwierigkeiten beginnen erst bei dem Einlaufen in den Hafen, d. h. kurz vor den Molen und verlangen dort große Ortskenntniß, die den Hochseefischern, namentlich wenn es sich um das Manövriren größerer und tiefgehender Schiffe handelt, abgeht. Wir haben uns deshalb auch zu dieser Anregung ablehnend geäußert.

Lotsenkommandeur. Am 1. Oktober 1899 ist Herr Lotsen-Kommandeur Schmidt in den Ruhestand getreten. Zu seinem Nachfolger haben wir den bisherigen Kapitän des Danziger Dampfers „Emma", Herrn A. Wunderlich, gewählt. Unsere Wahl hat die Bestätigung des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe gefunden.

Eistaxe. Mit dem Jahre 1899 lief die fünfjährige Frist ab, für welche die betheiligten Herren Minister die Erhebung der Eistaxe nach dem Tarif vom 4. November 1894 genehmigt haben. Wenngleich in vier von diesen fünf Jahren die Einnahmen aus der Eistaxe hinter den Aufwendungen, welche der Eisbruch erforderte, zurückgeblieben sind und sonach wohl Veranlassung gewesen wäre, eine Erhöhung der Eistaxe anzustreben, so haben wir doch von dahin zielenden Anträgen Abstand genommen und die unveränderte Verlängerung des Tarifs erbeten. Wir wollen erst abwarten, inwieweit sich unsere Erwartungen bezüglich des neuen Vertrags über den Eisbruch, über den wir im vorigen Jahre berichtet haben, erfüllen werden. Die Herren Ressortminister haben sich damit einverstanden erklärt, daß der Tarif vom 4. November 1894 bis auf weiteres unverändert beibehalten wird.

Tarif für das Bugsiren im Eise. Ein integrirender Bestandtheil des im Jahre 1888 mit der Gesellschaft „Weichsel" über den Eisbruch abgeschlossenen Vertrages ist der Tarif, nach welchem die Gesellschaft ihre Bugsirlöhne während der Zeit des Eisbruches zu berechnen hat. Dieser Tarif erwies sich bezüglich der Höhe seiner Sätze angesichts der gestiegenen Kohlenpreise und Arbeitslöhne nicht mehr als zeitgemäß und bedurfte auch in mancher anderen Hinsicht der Abänderung. Namentlich war es erforderlich, den Tarif für Flußfahrzeuge durch einen ganz neuen Tarif zu ersetzen. Der alte Tarif berechnete die Bugsirlöhne nach der Größe der Flußfahrzeuge, der neue theilt dagegen die Böte der „Weichsel" in bestimmte Gruppen und berechnet das Entgelt für die Benutzung eines Dampfers nach Stunden. Der von uns mit der Gesellschaft „Weichsel" vereinbarte neue Tarif, in welchem alle bezeichneten, der Verbesserung bedürftigen Punkte

berücksichtigt sind, wurde am 29. Dezember 1899 von der Generalversammlung unserer Korporation genehmigt.

Der Eisbruch war erforderlich in der Zeit vom 13. Dezember 1899 bis 5. Januar 1900, dann wieder vom 8. bis 25. Januar und endlich vom 16. bis 19. Februar 1900. Demgemäß ist die Eistaxe erhoben worden.

Ueber die Verwaltungsrechnung für die Aufeisungsarbeiten geben wir folgende kurze Uebersicht: Die Masse für Aufeisungsarbeiten ist vom Jahre 1898 übernommen worden mit

	20 511,50 Mk.
Das Zinserträgniß war	629,33 „
an Eistaxe ging ein	11 178,84 „
Die sonstigen Zuführungen zur Masse betrugen (Vorschuß für 1900)	2 500,— „
zusammen	14 308,17 „
Dagegen betrug die Ausgabe 1899	11 991,27 „
sodaß zu 1900 ein Bestand abzuführen war von	22 828,40 Mk.

VI. Binnenschiffahrt.

Schiffsaiche. Nachdem für die Binnenschiffahrt auf der Elbe zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich eine Aichordnung vereinbart worden ist (Bekanntmachung vom 30. Juni 1899 im Centralblatt für das Deutsche Reich Seite 202), haben die Herren Ressortminister die Frage angeregt, ob die Ausdehnung dieser Aichordnung auch auf andere Wasserstraßen sich empfehle. Wir wurden von dem Herrn Regierungs-Präsidenten um unsere Aeußerung zu dieser Frage ersucht und haben in Gemeinsamkeit mit den Handelsvorständen zu Königsberg und Elbing die Aichordnung für die Elbe daraufhin geprüft, ob sie sich auch für die Verhältnisse der Weichselschiffahrt eigne. Dabei ergab sich allerdings, daß in einigen Bestimmungen eine Abänderung der Elbaichordnung wünschenswerth sei; man beschloß aber, zunächst von dem Vortrage entsprechender Wünsche abzusehen, vielmehr in erster Linie um eine Vertagung der Angelegenheit zu bitten, weil man erst abwarten wolle, welche Erfahrungen mit der Elbaichordnung gemacht werden würden. Diese Bitte trugen wir dem Herrn Regierungs-Präsidenten unter dem 18. Dezember 1899 vor und knüpften daran die weitere, wenn unserem Wunsche nicht stattgegeben werden könne, uns baldigst davon zu benachrichtigen, damit wir unsere Wünsche bezüglich der neuen Aichordnung rechtzeitig kundgeben könnten.

Zu unserer Ueberraschung ist unter dem 9. März 1900, ohne daß unserer Bitte stattgegeben worden ist, eine „Aichordnung für die Binnenschiffahrt auf den Wasserstraßen des Regierungsbezirks Danzig" erlassen worden, die sich, soweit wir übersehen können, als ein genauer Abdruck der Elbaichordnung darstellt.

Kanalbauten. Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zu Bromberg ging uns unter dem 11. Oktober 1899 die Frage zu, ob ein wirthschaftliches Bedürfniß zur Erweiterung des Bromberger Kanals und überhaupt der Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe soweit, daß dort Kähne bis 400 t Tragfähigkeit verkehren können, vorliegt. Wir haben eine Verbesserung der bezeichneten Schiffahrtsanlagen im Jahre 1897 (vergleiche unseren Jahresbericht für 1897, Seite 21) befürwortet. Wir faßten dabei die Angelegenheit lediglich vom Standpunkte der Schiffahrtsinteressen aus ins Auge, die damals, wo die Agitation für einen alle Gebiete der Monarchie umfassenden Ausbau des Wasserstraßennetzes noch nicht entfernt den Umfang angenommen hatte, den sie jetzt zeigt, auch nur vorzugsweise in Frage kamen. Der Anfrage des Herrn Regierungs-Präsidenten gegenüber lag es uns nun ob, die Angelegenheit vor allem auch unter dem Gesichtspunkt der Handelsinteressen unseres Platzes zu prüfen, und da können wir uns keinen Augenblick im Zweifel darüber befinden, daß durch eine Verbesserung der Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe der Verkehr zwischen Bromberg und Danzig nicht nur nicht gehoben werden, sondern daß er eine ganz bedeutende Einschränkung zu Gunsten des Verkehrs zwischen Bromberg und den westlichen Handelsplätzen erfahren müßte, es sei denn, daß gleichzeitig eine so durchgreifende Regulirung der Weichsel von Bromberg bis

Einlage vorgenommen würde, daß der Verkehr von 400-Tonnen-Schiffen auf der Weichsel in der Regel ungehindert vor sich gehen könnte. Unterbleibt dagegen die Weichselregulirung bei gleichzeitiger Verbesserung der Wasserstraße zwischen Weichsel und Warthe, so würden die Frachten von dieser Wasserstraße nach dem Westen sich derart ermäßigen, daß beispielsweise die großen Mengen von Rohzucker, welche während der Rohzuckerkampagne in Bromberg und Nakel eingelagert werden, um im Frühjahr nach Danzig weiterbefördert zu werden, künftig nach Hamburg abgezogen werden würden. Ebenso dürfte der Warenverkehr von Hamburg über Danzig nach Bromberg eine wesentliche Einschränkung zu Gunsten des direkten Binnenwasserweges von Hamburg nach den Stationen der verbesserten Wasserstraße Weichsel-Warthe erfahren.

Unseres Dafürhaltens übersehen die Befürworter eines energischen Ausbaues der östlichen Wasserstraßen, daß hier im Osten die Eisenbahnen noch nicht entfernt an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sind, daß also hier der Ausbau der Wasserstraßen bei weitem nicht so dringend ist, wie im Westen, wo gerade vorzugsweise der Umstand, daß die Eisenbahnen nicht mehr in der Lage sind, den Verkehr, namentlich denjenigen der wichtigsten Massengüter zu bewältigen, die Herstellung einer die Eisenbahnen entlastenden transversalen Wasserverbindung zu einer kaum abzuweisenden wirthschaftlichen Nothwendigkeit gemacht hat.

Weil wir das Verlangen nach dem Bau des Rhein-Elbe-Kanals unter diesem Gesichtspunkt als eine berechtigte Forderung anerkennen müssen, sind wir der Kanalvorlage nicht entgegengetreten, obgleich wir uns sagen müssen, daß der sich daran voraussichtlich anknüpfende Bau der östlichen Verlängerung des Mittellandkanals unserem Handel schweren Abbruch thun wird. Denn während jetzt der Verkehr zwischen dem Osten und dem Westen unseres Vaterlandes sich zum großen Theil in der Weise vollzieht, daß die Waren nach den Seehäfen gebracht, von da auf dem Seewege den dem Bestimmungsorte nächstgelegenen Seehafen zugeführt und dann landwärts weiter befördert werden, wird nach dem Ausbau einer durchgehenden Binnenwasserstraße von dem Osten nach dem Westen der größte Theil des Verkehrs sich voraussichtlich auf dem Binnenwasserwege vollziehen. Das bedeutet eine Ausschaltung der Seehäfen aus diesem Verkehr, unter der — darüber können wir uns keiner Täuschung hingeben — unser Hafen vermöge der Besonderheit seiner geographischen Lage in erster Reihe zu leiden haben würde.

Unsere hier in ihren Hauptgesichtspunkten wiedergegebene Auslassung zu der Anfrage des Herrn Regierungs-Präsidenten zu Bromberg haben wir auch dem Herrn Ober-Präsidenten vorgelegt. Unter dem 10. Februar 1900 ist uns von ihm die Antwort zugegangen, der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten habe ihm eröffnet, „wie er es für wahrscheinlich erachte, daß durch die voraussichtlich noch vor Erweiterung des Bromberger Kanals zum Abschluß gelangenden Regulirungsbauten an der Weichsel, wie solche nach der dem Landtage vorgelegten Denkschrift vom Dezember 1893 in Aussicht genommen sind, die Fahrwassertiefe in der Weichsel erreicht werden wird, die für den Verkehr von Schiffen mit einer Ladefähigkeit von 400 Tonnen erforderlich ist. Sollte dies wider Erwarten nicht der Fall sein, so würde die Ergreifung weiterer zweckdienlicher Maßnahmen in Erwägung gezogen werden."

Schiffsschule. Einer aus kaufmännischen und demnächst auch aus Schifferkreisen an uns ergangenen Aufforderung gemäß sind wir beim Magistrat für die Errichtung einer Schifferschule eingetreten. Solche Schulen bestehen anderwärts schon seit längerer Zeit und wirken sehr segensreich. Ihre Aufgabe ist, den Schiffern und den Mannschaften des Schiffergewerbes Gelegenheit zu bieten, sich diejenigen Kenntnisse anzueignen, welche zu einer gedeihlichen Ausübung ihres Berufes erforderlich sind. Der Lehrplan umfaßt demgemäß außer den elementaren Lehrgegenständen: Deutsch und Schriftwechsel, Rechnen und Geographie an technischen Fächern Handels- und Gesetzeslehre, Schiffsbau und Schiffsdienst, für Angestellte auf Dampfern auch Dampfmaschinenkunde, und endlich Samariterdienst. Der Unterricht wird etwa von Mitte Dezember bis Ende Februar an täglich zwei Stunden ertheilt. Für die Errichtung einer im Vorstehenden in ihren Einrichtungen skizzirten Schule scheint uns Danzig ein sehr geeigneter

Ort, weil hier jährlich eine große Anzahl von Kähnen zu überwintern pflegen. Wir hoffen, daß die städtischen Behörden unseren Anträgen zustimmen werden und daß die Schule bereits im nächsten Winter eröffnet werden kann.

VII. Einzelne Geschäftszweige.

a. Getreide.

Transitläger. Der von den Agrariern seit einer Reihe von Jahren geführte Kampf gegen die gemischten Privattransitläger und die Zollkredite für Getreide ist auch im Berichtsjahre nicht zum Stillstand gekommen. Bei der zweiten Berathung des Reichshaushaltsetats kündigte der Abgeordnete Graf von Schwerin-Löwitz für die dritte Lesung des Etats die Einbringung eines Antrages an, der die Aufhebung der bezeichneten Einrichtungen fordert. Wir sind der festen Ueberzeugung, daß ein Sieg der Agrarier in diesem Kampfe ebenso ihnen wie uns zum Unsegen gereichen müßte. So oft wir auch schon die Bedeutung, welche namentlich den gemischten Transitlägern für Getreide sowohl für die Landwirthschaft unserer Provinz wie für den Getreidehandel unseres Platzes zukommt, dargelegt haben, so glaubten wir doch bei dem angekündigten neuen agrarischen Ansturme unsere warnende Stimme von neuem erheben zu müssen und haben dem Reichstag in einer durch den Druck vervielfältigten Denkschrift vom 17. März 1900 nochmals gedrängt alle die Momente, welche die Beibehaltung der gemischten Privattransitläger geradezu als eine Lebensfrage für unseren Getreidehandel erscheinen lassen, sowie diejenigen, welche für die Beibehaltung der Zollkredite für Getreide sprechen, vorgetragen.

b. Holzhandel.

Holzhafen bei Bohnsack. Die im Jahre 1899 ausgeführte Erweiterung der Holzhafenanlage bei Bohnsack hat sich bei der überaus starken Zufuhr von Holz, welche im abgelaufenen Jahr zu verzeichnen war, noch nicht als ausreichend erwiesen, um allen ankommenden Traften einen sicheren Lagerplatz zu gewähren. Wir haben deshalb, den Wünschen der Holzhändler, die uns zugleich das erforderliche Kapital zur Verfügung stellten, stattgebend, eine abermalige Erweiterung der Anlage ins Auge fassen müssen, sind aber auch damit wohl nun an der äußersten Grenze des in jenem Hafentheil Erreichbaren angelangt. Die neuen Arbeiten sollen oberhalb der Plehnendorfer Schleuse beginnen und auf beiden Ufern bis zum „Bärenkruge" gehen. In ihrem unteren Theile dienen sie im wesentlichen der Verstärkung der vorhandenen Anlage; in dem oberen ganz neu anzulegenden Theile handelt es sich vorzugsweise um die Herstellung von Vorrichtungen zum vorübergehenden Anlegen von Holztraften. Am „Bärenkruge" hört die Anlage auf; außerdem aber soll noch ein gesondertes Hafengebiet in dem „Sacke" oberhalb der Einlager Schleuse zur Festlegung von Hölzern eingerichtet werden. Wie nothwendig gerade diese letztere Anlage ist, haben die Verheerungen bewiesen, welche die Stürme des Dezembers 1899 an dem dort lagernden Holze angerichtet haben. Es sind große Holzmassen auf die Außendeichländereien und zwischen die beiden den fraglichen Wassertheil abschließenden Coupirungen geworfen worden, deren Flottmachung nur unter großen Kosten möglich ist. Wir haben den Herrn Regierungs-Präsidenten unter dem 4. Januar 1900 um die Genehmigung zur Ausführung der Arbeiten gebeten

Traftengeld. Da bei der bedeutenden Vergrößerung der Holzhafenanlage auch wesentlich größere Summen für die Unterhaltung, Verzinsung und Tilgung erforderlich sind, haben wir im Einverständniß mit den Holzhändlern das Traftengeld von 6 auf 10 Mark erhöht.

Die oben erwähnte Sturmfluth, die Anfang Dezember 1899 in der südlichen Ostsee herrschte, hat eine Zahl von annähernd 60 Traften in dem obenerwähnten Theile der todten Weichsel oberhalb der Einlager Schleuse, dem sogenannten „Sack", so auseinander gerissen und durcheinander geworfen, daß die Entwirrung mit überaus großen Schwierigkeiten verbunden ist. Um dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, haben wir mit den Betheiligten eine Vereinbarung getroffen, die dahin geht, daß die erforderlichen Arbeiten unter der Oberaufsicht eines von uns beauftragten Holzbrakers vorgenommen werden und die Kosten auf die Interessenten vertheilt werden. Den Herrn Polizei-Präsidenten haben wir gebeten, er möge die

ihm unterstellten Beamten anweisen, unter keinen Umständen zu gestatten, daß Traften oder Traftentheile aus dem fraglichen Hafentheile ohne unsere oder unseres Beauftragten schriftliche Genehmigung vor Beginn der Räumungsarbeiten entfernt werden und nach Beginn dieser Arbeiten unseren Beauftragten durch strompolizeiliche Hilfe zu unterstützen, namentlich dadurch, daß die Fortschaffung freigemachter Traftentheile durch Unberufene verhütet wird. Der Herr Polizei-Direktor hat die Erfüllung unserer Bitte zugesagt.

Pfahlleitwerke. Bei der Ausmündung des Flössereikanals der Einlager Schleuse in die todte Weichsel haben sich erhebliche Sandbänke gebildet, auf die bei nördlichen Winden schon wiederholt Traften gedrängt worden sind. Um Abhülfe zu schaffen, baten wir den Herrn Regierungs-Präsidenten um die Herstellung einer Pfahlreihe von etwa 300 m Länge, durch die die Traften vor dem Vertreiben auf die Sandbänke geschützt werden sollen. Unserer Bitte wird, wie uns der Herr Hafenbauinspektor unter dem 8. Januar 1900 mittheilte, stattgegeben werden.

Das zwischen den beiden Einlager Schleusen an deren unteren Ausgange befindliche Leitwerk, welches ebenfalls zum Schutze der Traften gegen Vertreiben bestimmt ist, hat sich in denjenigen Fällen als ungenügend erwiesen, in denen in Folge von Wasser- und nördlichem oder östlichem Winddruck das vordere Ende der Traften nach dem Passiren des Leitwerks stromaufwärts getrieben und so gegen die oben erwähnten Sandbänke auf dem linken Weichselufer geworfen wurde. Bei starken westlichen Winden dagegen werden die Traften sehr leicht gegen die unterhalb Einlage befindliche Liegestelle der Flußfahrzeuge getrieben, und es sind dadurch schon oft Flußfahrzeuge gefährdet worden. Durch eine Verlängerung des Leitwerkes um etwa drei Pfähle könnte den Traften gegen das Vertreiben nach der einen wie nach der anderen Seite Halt und sichere Richtung gegeben werden. Wir haben deshalb die Königliche Wasserbauinspektion Dirschau um die Ausführung dieser Verlängerung gebeten.

Oberhalb des Einlager Flössereikanals sind in dem lebendigen Strom zur Befestigung der Traften auf dem linken Weichselufer Holzpfähle eingefügt. Zwölf dieser durch den Gebrauch sehr mitgenommenen Pfähle hat die Königliche Wasserbauinspektion Dirschau im vorigen Jahre erneuert und die neuen Pfähle, um ihre Benutzung zu erleichtern und das Zerreißen und Zerschleifen der Stopptaue auf dem Steindeckwerk möglichst zu verhüten, weiter nach vorn in das Steindeckwerk gesetzt. Außerdem sind oberhalb der Schönbaumer Fähre fünf neue, weiter auseinander stehende Pfähle in das Ufer eingelassen. Die nunmehr vorhandenen Pfähle genügen zwar für Zeiten mittleren Verkehrs. Bei stärkeren Traftenankünften müssen aber die zuletzt ankommenden Traften oberhalb der Pfahlreihe anlegen; sie werden dann leicht nach dem rechten Ufer des Stromes gedrückt, treiben von dort ohne jeden Halt stromab und zerschlagen. Es sind auf diese Weise viele Traften zu Schaden gekommen. Wir haben deshalb die Königliche Wasserbauinspektion Dirschau gebeten, die Pfahlreihe bis an die Coupirung, welche das alte Weichselbett schließt, zu verlängern. Außerdem haben wir daran die Bitte geknüpft, in der bereits im vorigen Jahre begonnenen Verbesserung der vorhandenen Pfahlanlage fortzufahren.

Holzlagerung in der alten Mottlau. Eine Anfrage des Herrn Regierungs-Präsidenten, ob nunmehr die Holzlagerung in der alten Mottlau als überflüssig verboten werden könne, haben wir dahin beantwortet, daß diesem Verbote nichts mehr entgegenstehe, sobald die Erweiterung des Holzhafens bei Bohnsack (von der oben berichtet ist) ausgeführt sei.

Holzproduktionsstatistik. An der Aufstellung eines Fragebogens für die Industrie der Holz- und Schnitzstoffe, der den Erhebungen des Wirthschaftlichen Ausschusses zur Vorbereitung der Handelsverträge über den Umfang der Produktion in dieser Industrie zu Grunde gelegt werden soll, haben wir uns durch Einreichung eines Entwurfs zu einem solchen Fragebogen betheiligt.

c. Zucker.

Terminregister. Eine Eingabe der Handelskammer Magdeburg an den Reichstag, in welcher die Befreiung der Zuckerfabriken und Raffinerien von der Pflicht zur Eintragung ins Terminregister erbeten wird, haben wir unterstützt.

4*

Notirungs-einheit.

Von dem Verein der Deutschen Zuckerindustrie ist angeregt worden, wenn irgend thunlich, eine einheitliche Preisnotirung für Zucker nach dem Gewicht von 100 kg herbeizuführen. An unserer Börse ist die Notirungseinheit 50 kg, und wir haben uns, namentlich mit Rücksicht auf den Export nach dem Auslande, für die Beibehaltung dieser Einheit ausgesprochen.

d. Heringe.

Gewähr für den Inhalt der Heringsfässer.

Von der Handelskammer Sorau wurden wir um eine Aeußerung über die Frage ersucht, ob von den Großhändlern eine Gewähr für die Zahl der in einem Fasse vorhandenen Heringe zu verlangen sei. Wir haben diese Frage verneint: Bei nur einigermaßen lebhaftem Fange in warmer Jahreszeit beeilt man sich so sehr wie möglich, die Heringe in das Salz zu bringen, um den leicht verderblichen Fisch zu konserviren; an ein Einzählen ist dabei nicht zu denken. Der Importeur aber pflegt das Faß im Originalzustande weiter zu verkaufen, und es ist Sache des Verkäufers, sich durch Probeauszählungen darüber zu unterrichten, wieviel Heringe durchschnittlich in einem Fasse enthalten sein mögen. Die kalte, für den Fisch nicht verderbliche Jahreszeit kommt im wesentlichen nur für den schwedischen Fang in Betracht, dessen Produkte aber im gesalzenen Zustande kaum nach Deutschland kommen.

e. Wein.

§ 8 des Weingesetzentwurfs.

Der § 8 des Entwurfs eines Weingesetzes räumt den Beamten der Polizei und den von der Polizei beauftragten Sachverständigen die Befugniß ein, in die Räume, in denen Wein aufbewahrt, feilgeboten oder verpackt wird, jederzeit einzutreten, daselbst Besichtigungen vorzunehmen und Proben zur Untersuchung zu entnehmen. Ganz abgesehen von der Belästigung, welche man mit dieser Bestimmung dem Weinhandel auferlegt, müssen wir in ihr eine vom Geiste des Mißtrauens gegen den Handel erfüllte Maßnahme erblicken, die geeignet ist, den reellen Weinhandel in den Augen der anderen Handelszweige und des Publikums herabzusetzen. Wir haben deshalb beim Reichstag dahin petitionirt, daß er dem § 8 des Weingesetzes die Zustimmung versagen möge.

f. Warenhandel.

Lagerung von Mineral-schmierölen.

Von dem Herrn Polizei-Präsidenten waren für die Lagerung von Mineralschmierölen besondere Vorsichtsmaßregeln vorgeschrieben und auf dem Königlichen Seepackhof war die Lagerung ganz untersagt worden. Auf unsere Bitte, die wir durch Vorlegung sachverständiger Gutachten unterstützten, wurde von der Durchführung der angeordneten Maßnahmen abgesehen und auch die Lagerung auf dem Königlichen Seepackhof wieder freigegeben.

Unter dem 12. März 1900 hat dann der Herr Minister für Handel und Gewerbe den Entwurf einer Polizeiverordnung über den Verkehr mit Mineralölen veröffentlicht, der sich in § 10 mit der Lagerung der Mineralschmieröle beschäftigt. Er bestimmt, welche Erleichterungen für die Lagerung von Mineralschmierölen überhaupt und welche weiteren insbesondere für solche Mineralschmieröle bewilligt werden können, deren Entflammungspunkt über 120° C. liegt.

Wir haben unter dem 10. April 1900 den Herrn Minister gebeten, diesem Paragraphen eine Bestimmung hinzuzufügen, nach welcher die Lagerung von Mineral-Schmierölen, deren Entflammungspunkt über 150° C. liegt, mindestens aber solcher, bei denen er über 180° C. liegt, einer Beschränkung überhaupt nicht unterworfen wird.

Der Entflammungspunkt der meisten Mineral-Schmieröle hält sich über den bezeichneten Grenzen. Daß sie bei hohen Temperaturen aus dem zähen in den dünnflüssigen Zustand übergehen, ist eine Eigenschaft, die sie mit einer Reihe von Artikeln theilen, die man sicherlich nicht zu den besonders feuergefährlichen rechnet, wie Schmalz, Talg, Butter u. a. Der Entflammungspunkt der Mineral-Schmieröle ist sogar wesentlich höher, als der des Normalrüböls, und doch hält man besondere Sicherheitsmaßregeln bei der Aufbewahrung von Rüböl nicht für erforderlich. Wir haben deshalb den Herrn Minister gebeten, den Absatz 2 des § 10 wie folgt zu fassen: „Bei Mineral-Schmierölen, deren Entflammungspunkt zwischen 120 und 150° C. liegt, kann die Polizei-Behörde auch Ausnahmen von den sonstigen Vorschriften dieser

Verordnung bewilligen. Auf Mineral-Schmieröle, deren Entflammungspunkt über 150° C. liegt, findet diese Polizei-Verordnung keine Anwendung". Nur für den Fall, daß die Grenze von 150° C. für zu niedrig gehalten wird, haben wir gebeten, sie nicht niedriger als auf 180° C. festzusetzen

Fleischbeschau-gesetz.

Gegen die Beschlüsse des Reichstages, welche er in der zweiten Lesung des Gesetzes über die Fleischbeschau angenommen hat, wonach die Einfuhr von eingepökeltem und Büchsenfleisch sofort und die Einfuhr von frischem Fleisch vom Jahre 1904 an verboten werden soll, sind wir in einer Petition beim Reichstag vorstellig geworden und haben auch an einer von den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft veranstalteten Versammlung, in welcher gegen jene Beschlüsse Protest erhoben wurde, durch einen Vertreter theilgenommen.

g. Rhederei.

Verpflichtung zur Mitnahme straffälliger Seeleute.

Nachdem die Vorberathungen über den Entwurf einer neuen Seemannsordnung und der damit in Zusammenhange stehenden Nebengesetze, zu denen wir uns bereits in unserem vorigen Berichte geäußert haben, abgeschlossen waren, ist noch angeregt worden, das Gesetz über die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute durch Erstreckung dieser Verpflichtung auf die Heimschaffung straffälliger Seeleute zu erweitern. Wir haben uns, von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zur Aeußerung aufgefordert, im Interesse der Aufrechterhaltung der Schiffsdisziplin zu dem angeregten Gedanken zustimmend ausgesprochen.

Verhütung von Schiffszusammenstößen bei Nebel.

Die an den Zusammenstoß des französischen Passagierdampfers Bourgogne mit dem britischen Segelschiff Cromartyshire anknüpfenden Erörterungen haben dem Herrn Reichskanzler Veranlassung gegeben, die Technische Kommission für Seeschiffahrt mit der Prüfung der Frage der besseren Verhütung von Zusammenstößen auf See zu beauftragen. Die Prüfung sollte sich insbesondere auf die beiden Fragen erstrecken, ob eine strengere Fassung der internationalen Kollisionsvorschriften über die Mäßigung der Geschwindigkeit bei Nebel, namentlich eine ziffernmäßige Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zweckmäßig sei und ob für den nordatlantischen Verkehr bestimmte Dampferrouten international zu vereinbaren seien.

Wir haben uns, von dem Herrn Handelsminister zur Aeußerung aufgefordert, was den ersten Punkt betrifft, gegen eine andre Fassung der Vorschrift über die Mäßigung der Geschwindigkeit der Schiffe bei Nebel (Art. 13 der Verordnung vom 7. Januar 1880) ausgesprochen. Insbesondere halten wir eine ziffernmäßige Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei Nebel für durchaus unzweckmäßig, schon um deswillen, weil die Mindestgeschwindigkeit, bei welcher ein Dampfer noch manövrirfähig bleibt, sehr von seiner Bauart abhängt. Setzt man die Höchstgeschwindigkeit bei Nebel gleichmäßig für alle Dampfer fest, so kann sehr leicht einem Dampfer eine Höchstgeschwindigkeit vorgeschrieben werden, bei der er nicht manövrirfähig ist; dann könnte die zur Verhütung von Zusammenstößen erlassene Vorschrift geradezu das Gegentheil bewirken und die Gefahr von Zusammenstößen erhöhen. Auch ist zu beachten, daß die Manövrirfähigkeit eines Schiffes verschieden ist je nach Wind und Seegang, und außerdem hängt sie auch davon ab, ob das Schiff beladen ist, oder in Ballast fährt. Allen diesen Umständen kann bei einer für Nebel einheitlich festgesetzten Höchstgeschwindigkeit nicht Rechnung getragen werden.

Eine internationale Festlegung der Dampferrouten zwischen dem Kanal und Nordamerika halten wir für unzweckmäßig und undurchführbar und haben uns deshalb gegen eine solche Festlegung ausgesprochen.

Dagegen halten wir eine von der Technischen Kommission für Seeschiffahrt gegebene Anregung, die dahin geht, daß die Nebelsignalapparate vor der Ingebrauchnahme einer Untersuchung auf Wirksamkeit und Art unterzogen und von Zeit zu Zeit nachgeprüft werden, für sehr beachtenswerth. Wir haben empfohlen, eine solche Bestimmung in die Kaiserliche Verordnung zur Verhütung von Zusammenstößen auf See aufzunehmen und als die geeignetste Stelle, welche die erforderlichen Anordnungen zu treffen hätte, die Seeberufsgenossenschaft bezeichnet.

Aenderung der Strandungsordnung.

Von dem Herrn Handelsminister wurde uns ferner der Entwurf einer Abänderung des § 25 der Strandungsordnung zur Aeußerung vorgelegt. Der Entwurf will den Behörden das Recht einräumen, gesunkene oder hülflos treibende Schiffe oder Wracke oder auf Grund gerathene Anker oder sonstige Gegenstände, welche die Schiffahrt beeinträchtigen, ohne weitere Voraussetzungen jederzeit zu beseitigen. Wir haben nicht nur dieser neuen Fassung des § 25 der Strandungsordnung zugestimmt, sondern den Wunsch ausgesprochen, es möchte an die Stelle des Rechts der Behörden zur Beseitigung der bezeichneten Schiffahrtshindernisse ihre Pflicht gesetzt werden, das Erforderliche auszuführen.

Zeigen der Nationalflagge.

Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten wurde uns der Entwurf einer Kaiserlichen Verordnung über das Zeigen der Nationalflagge durch Kauffahrteischiffe zur Aeußerung vorgelegt. Der Entwurf regelt den Gegenstand in einer Weise, wie sie bereits überall im Seeverkehr gang und gäbe ist. Wir haben uns deshalb zustimmend zu ihm ausgesprochen.

Bemannungsfrage.

Der Erlaß des britischen Gesetzes gegen unzureichende Bemannung der Seeschiffe vom 6. August 1897 (Merchant Shipping-Undermanning-Act 1897) und die im Februar 1898 vom Board of Trade dazu erlassenen Instruktionen an die Aufsichtsbeamten haben dem Herrn Reichskanzler Veranlassung gegeben, die Technische Kommission für Seeschiffahrt mit der Prüfung der Frage zu beauftragen, inwieweit unsere Vorschriften über die Bemannung der Kauffahrteischiffe der Ergänzung bedürfen möchten. Das Gutachten der Kommission wurde uns von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zur Aeußerung vorgelegt. Unser Gutachten, aus dem sich zugleich ergiebt, welche Fragen im besonderen von der Technischen Kommission zur Erörterung gestellt waren, lautete dahin,

> daß die vorgeschlagene Vorschrift, nach welcher Schiffe von mehr als 2000 cbm Bruttoraumgehalt außer dem Kapitän zwei Steuerleute an Bord haben sollen, den Ostseedampfern eine nicht unerhebliche Last auferlegen würde, während ihre Zweckmäßigkeit wohl bestritten werden kann. Jetzt führen diese Dampfer in der Regel nur einen geprüften Steuermann und außerdem einen älteren Bootsmann. Der Kapitän pflegt dann mit der einen Hälfte der Decksmannschaft die eine Wache, der Steuermann mit der anderen Hälfte der Decksmannschaft die andere Wache zu gehen. Wenn dagegen auf jeder Wache ein geprüfter Steuermann vorhanden sein soll, so verführt dies sehr dazu, daß der Kapitän auf beiden Wachen die Oberaufsicht führt, die Navigation aber auf der zweiten Wache von dem zweiten Steuermann selbstständig geleitet wird. Dies wird meistens und gerade auf kleineren Schiffen ein noch sehr junger Mann sein, der noch keineswegs die erforderliche Ruhe zur Ausübung der theoretischen Kenntnisse, die er besitzt, besonders in dringenden Fällen haben wird.
>
> Daß Schiffe in atlantischer und langer Fahrt im Sinne der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft für jede Deckswache einen geprüften Steuermann und für jede Maschinenwache einen geprüften Maschinisten haben sollen, erscheint richtig. Die Seeberufsgenossenschaft ist zweifellos die geeignete Stelle für Vorschriften betreffend die Deckswachen, während neue Vorschriften betreffend die Zahl der Schiffsoffiziere um so mehr in die Bekanntmachungen betr. die Befähigungsnachweise hineingebracht werden können, als die ganzen Prüfungsvorschriften betr. die Maschinisten im Begriffe sind, umgestaltet zu werden.
>
> Bis die neuen Vorschriften betr. die Befähigung der Maschinisten festgestellt und erlassen sind, scheint es unmöglich, deren Berechtigungen festzustellen und damit auch die entsprechenden Verpflichtungen für die Rheder, nur erscheint es nicht erforderlich, wie es die vorgeschlagene Abänderung des § 7 der Bekanntmachung vom 26. Juli 1891 will, vorzuschreiben, daß, wenn der leitende Maschinist das II. Patent haben soll, alle übrigen Maschinisten ein Patent dritter Klasse besitzen müssen resp. wenn der leitende Maschinist ein Patent erster Klasse haben muß, dann alle übrigen Wachmaschinisten zweiter Klasse sein müssen. Es könnten unbedenklich Erleichterungen für die dritten und vierten Maschinistenstellen eingeräumt werden.
>
> Die Frage nach einer Definition des Begriffes „Vollmatrose" hat besonders für unsere Schiffahrt kaum einen praktischen Werth.
>
> Vorschriften über die Nationalität der Decksmannschaft erscheinen sehr bedenklich. In der Regel wird jeder deutsche Kapitän das Bestreben haben, eine deutsche Mannschaft zu fahren. Nun werden aber mehr und mehr unsere kleineren Dampfer für gewisse Fahrten zwischen ausländischen Häfen auf Zeitcharter genommen, was für die betreffenden Dampfer häufig eine sehr Gewinn bringende Beschäftigung bedeutet. In diesen ausländischen Häfen lieben es nun besonders die minderwerthigen Elemente unter den Decksleuten, zu desertiren, und der Kapitän ist dann nur selten in der Lage, deutsche Leute zu finden. Im Uebrigen wird auch die Bedürfnißfrage nach einer solchen Vorschrift zu verneinen sein.

Tarif für den Kaiser-Wilhelm-Kanal.

An einer im Reichsamt des Innern am 7. November 1899 abgehaltenen Besprechung über eine Neuordnung des Tarifs für den Kaiser Wilhelm-Kanal haben wir uns durch einen Vertreter betheiligt. Zur Vorbereitung der Besprechung war uns vom Reichsamt des Innern ein Fragebogen zugestellt worden. Wir haben uns, wie auch schon in früheren Jahren, für

eine tarifarische Begünstigung der für den Kanalverkehr weniger günstig gelegenen Häfen ausgesprochen, und zwar empfahlen wir, von einer Differenzirung für die Ostsee abzusehen, dagegen für die Häfen auf der Westseite des Kanals drei Zonen zu bilden: als erste Zone die Elbhäfen, als zweite die übrigen deutschen Nordsee-Häfen und die dänischen Häfen an der Nordsee, als dritte die jenseits dieser beiden Zonen gelegenen Häfen. Für die Häfen der zweiten Zone schlugen wir eine Rückvergütung von 25, für die Häfen der dritten eine solche von 50 Prozent vom Normalsatz vor. Es soll nämlich zunächst von allen Schiffen der Normalsatz erhoben werden und erst beim Nachweise der tarifmäßigen Voraussetzung soll dann auf Antrag des Rheders oder Schiffers die Rückvergütung in der bezeichneten Höhe gewährt werden. Außerdem sprachen wir uns dafür aus, daß dem einzelnen Schiff, wenn es den Kanal im Laufe des Jahres häufiger benutzt, ein Rabatt für die späteren Reisen gewährt wird. Die Frage, ob die Begünstigung der leeren oder Ballastschiffe bei der Kanalgebühr (20 % Abschlag) zu beseitigen sei, haben wir verneint. Die Fahrt eines leeren Schiffes um Skagen ist zweifellos gefährlicher als die eines beladenen. Die Beibehaltung jener Begünstigung empfiehlt sich also aus humanitären Gründen. Endlich haben wir empfohlen, für Schleppdampfer mit Anhang eine beträchtliche Ermäßigung der Normalgebühr eintreten zu lassen, um auf diese Weise die Privatunternehmung zur Uebernahme des Schleppgeschäfts oder wenigstens zur Betheiligung an diesem Geschäft zu veranlassen.

VIII. Verschiedenes.

Handelsrichter-Präsentationswahlen.

Der Verband Ostdeutscher Industrieller hat bei dem Herrn Justizminister beantragt, wir möchten angewiesen werden, auf die von uns einzureichende Liste für die Ernennung der Handelsrichter auch Industrielle und zwar unter ausdrücklicher Bezeichnung ihrer Eigenschaft als Industrielle zu setzen, damit der Herr Minister in der Lage sei, bei der Auswahl der zu ernennenden Handelsrichter die Industrie genügend zu berücksichtigen. Nach Mittheilung des Herrn Regierungs-Präsidenten ist zur Begründung dieses Antrages ausgeführt:

> Wenn auch die Anzahl der industriellen Betriebe in Danzig wie an anderen Orten des Ostens bei weitem nicht die Zahl der kaufmännischen Geschäfte erreiche, so erfordern die ersteren doch gewöhnlich einen größeren Aufwand an Kapital und Arbeitskraft, als ein einfaches kaufmännisches Unternehmen, das oft in seinen kleinsten Formen unter einer in das Handelsregister eingetragenen Firma figurire, während der jenem Umfang entsprechende Gewerbebetrieb bereits unter den Begriff des Handwerks falle. Auch spiele eine geringe Zahl von Industriellen im öffentlichen Leben und damit in der Rechtsprechung eine größere Rolle als eine entsprechende Anzahl von Kaufleuten. In den großindustriellen Betrieben Danzigs wurden annähernd 5000 Arbeiter und etwa 300—400 Beamte beschäftigt, eine Zahl, die durch die Zahl der Angestellten der gesammten inkorporirten kaufmännischen Geschäfte der Stadt kaum übertroffen werden würde, so daß in sozialer Hinsicht die Industrie hierselbst dem Handel schon jetzt die Waage halte.

Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zur gutachtlichen Aeußerung über diesen Antrag und zur Mittheilung darüber aufgefordert, ob wir bereit seien, in Zukunft auch Industrielle in der angeregten Weise für die Stellen der Handelsrichter vorzuschlagen, sprachen wir uns unter dem 31. Januar 1900 aus wie folgt:

> Wenn der Verband Ostdeutscher Industrieller beantragt hat, daß wir „angewiesen werden möchten, auf die einzureichende Liste für die Ernennung der Handelsrichter auch Industrielle" zu setzen, so scheint ihm die gesetzliche Bestimmung, auf welche sich unsere Befugniß zur Einreichung der Liste gründet, nicht gegenwärtig gewesen zu sein. Sie ist bekanntlich enthalten in § 112 des Gerichtsverfassungsgesetzes und schreibt die Ernennung der Handelsrichter „auf gutachtlichen Vorschlag des zur Vertretung des Handelsstandes berufenen Organs" vor. Dieses Organ ist für Danzig unser Kollegium. Die Extrahirung unserer gutachtlichen Vorschläge ist in der Weise geordnet, daß wir für jede Stelle eines Handelsrichters drei Personen in Vorschlag bringen, „an erster, zweiter und dritter Stelle". Dabei halten wir selbstverständlich daran fest, daß alle drei Vorgeschlagenen die erforderlichen Eigenschaften besitzen: Erfahrung und Sachkunde in Handelsgeschäften, (seien es industrielle oder rein kaufmännische Betriebe) Intelligenz, allgemeine Bildung, geachtete gesellschaftliche Stellung, wirthschaftliche Unabhängigkeit und unzweifelhaften Charakter, endlich eine genügende Möglichkeit, wöchentlich regelmäßig einen Vormittag bis in die Nachmittagsstunden hinein dem Amt widmen zu können. Wenn wir dennoch zwischen den Vorgeschlagenen nach den angegebenen drei Stellen einen Unterschied machen, so beruht das auf der Erwägung des Opfers an Zeit, welches den Handelsrichtern zugemuthet werden muß, und welches natürlich dem Einen leichter wird als dem Anderen. Es liegt auf der Hand, daß die Beurtheilung der Vorzuschlagenden sich gemeinhin erst nach längerer Zeit ihres Standes in der Geschäftswelt ermöglicht. Nach dem Gesagten sind unsere gutachtlichen Vorschläge

gemacht worden und wir haben bisher in mehr als zwanzig Jahren zu unserer Genugthuung den Erfolg gehabt, daß unsere an erster Stelle vorgeschlagenen Candidaten die Ernennung erhielten. Wenn zumeist Mitglieder unseres Kollegiums auf der Liste gestanden haben, so hat das seinen Grund darin, daß wir in den von der Korporation der Kaufmannschaft zu ihrem Vorstand Gewählten zunächst diejenigen zu finden haben, deren Sachkunde vorzüglich anerkannt wird. Wir haben aber auch Männer außerhalb unseres Kreises vorgeschlagen, auch an erster Stelle; so den verstorbenen Herrn Kommerzienrath Paleske und den noch jetzt amtirenden Herrn Konsul Kreßmann.

Ein Versuch, uns zu einer bestimmten Art der Auswahl von Personen zu drängen, oder gar — kürzer und wirksamer — durch die vorgesetzte Behörde „anweisen" zu lassen, ist bisher niemals gemacht worden und wir vertrauen, daß er von den vorgesetzten Behörden auch niemals gemacht werden wird. Enthielte er doch die versuchte Beeinflussung unserer Thätigkeit als Gutachter, die nach allen Regeln von Recht und Billigkeit frei sein muß. Es würde uns dadurch auch die Verantwortlichkeit abgenommen werden, welche mit Recht uns zukommt, und wir müssen uns gegen eine Stellung verwahren, die nach unserer Auffassung dem klaren Wortlaut des Gesetzes widersprechen würde, weil sie die Freiheit unserer Begutachtung zu beeinträchtigen geeignet wäre.

Die Bezeichnung des Geschäftszweiges der Vorgeschlagenen haben wir stets unterlassen, weil es nach unserer Auffassung nicht sowohl auf die genaue Kenntniß einer gewissen Branche wie auf die oben bezeichneten Eigenschaften ankommt. Da in einer und derselben Gerichtssitzung die heterogensten Dinge zur Verhandlung kommen, so ist es wohl unmöglich, die beisitzenden Handelsrichter so auszuwählen, daß sie in allen Dingen nach § 118 Ger. Verf. Ges. „auf Grund eigener Sachkunde und Wissenschaft entscheiden" können. Hierin würde auch die Anwesenheit industrieller Beisitzer Nichts ändern und es würde wahrscheinlich auch dann in geeigneten Fällen nothwendig werden, Sachverständige, Techniker u. s. w. zur Beweiserhebung zuzuziehen. Wenn es für die Auswahl der Handelsrichter aus den Vorschlagslisten bei der ernennenden Stelle auf die vertretenen Geschäftszweige ankäme, so wären wir wahrscheinlich von der vorgesetzten Behörde darum gefragt worden, was aber niemals geschah.

Ausdrücklich die vorzuschlagenden Industriellen als solche zu bezeichnen, würde ihnen eine Sonderstellung geben, wozu — so hoch auch unsere Achtung vor der Industrie und so lebhaft unser Wunsch für ihre kräftige und erfolgreiche Entwicklung ist — unseres Erachtens kein Anlaß vorliegt. Denn wenn die mitgetheilte Begründung von dem „größeren Aufward an Kapital und Arbeitskraft" der Industriellen gegenüber dem „einfachen kaufmännischen Unternehmen" spricht und sich nicht versagt, die kleineren Unternehmen dieser Art, welche nach gesetzlicher Bestimmung in das Handelsregister eingetragen werden müssen, mit dem Handwerk, auf welches die Industrie hinabschauen kann, auf gleiche Stufe zu setzen, so scheint uns eine solche Begründung recht anfechtbar. Wie sich die Industrie zu Großbetrieben herausgebildet hat, braucht sie natürlich große Kapitalien. Diese herbeizuschaffen, mag häufig einer ungewöhnlichen Intelligenz bedürfen. Wenn nun das große Kapital — in den meisten Fällen durch Vergesellschaftung — herbeigeschafft ist, so ist damit noch keinerlei Gewähr gegeben, daß es in Hände kommt, die sich in intensiver Weise in die tausendfältigen Sorgen des Lebens stürzen müssen. Die Großindustrie ist eben auf die Theilung der Arbeit angewiesen und der Erfolg wird erst nach langer Zeit offenbar. Bei dem „einfachen kaufmännischen Unternehmen", bei dem der Unternehmer seine in der Regel beschränkteren Mittel einsetzt, pflegt die Kritik des Erfolgs eine sehr viel promptere zu sein. Dabei wird dem kleineren Unternehmer nicht erspart, alle kleinen und großen Sorgen durchzukosten, sich vielen Frictionen, die dem Großindustriellen fernbleiben, auszusetzen und dafür entsprechende Erfahrungen zu sammeln, die auf fruchtbarem Boden reiche Ernte zeitigen können. So ist es als Regel wahrscheinlich, daß der große Unternehmer einen weiteren Blick, der kleine eine intimere Kenntniß der Dinge erwirbt. Beide Kategorien haben ihre Vorzüge. Inwieweit diese zu dem Amt des Handelsrichters zu verwerthen sind, ist von den Individuen abhängig.

Daß der Großindustrielle sich Gehilfen, Techniker u. s. w. zur Ausführung seines Unternehmens heranziehen muß, bürgt noch nicht dafür, daß seine Arbeitskraft mehr angestrengt wird als die des „einfachen kaufmännischen" Unternehmers und wir möchten glauben, daß die Begründung „ein einfaches kaufmännisches Unternehmen" ignorirt und den Umfang des dafür nöthigen Aufwandes an Arbeitskraft sehr unterschätzt

Die Begründung führt aus, es „spiele eine geringe Zahl von Industriellen im öffentlichen Leben und damit auch in der Rechtsprechung eine größere Rolle als eine entsprechende Anzahl von Kaufleuten". Das scheint mit der zur Erörterung stehenden Frage nicht im Zusammenhang zu stehen, und auch wohl nur angeführt zu sein, um die Bedeutung der Industrie möglichst hoch zu bewerthen. Auch sind dabei haltlose Behauptungen untergelaufen, die zu unserem Bedauern ausgesprochen und unserer Begutachtung unterbreitet sind. Glücklicherweise sind wir in unserem Vaterlande noch auf dem Standpunkte, daß die Stimmen nicht blos gezählt oder nach dem Gelde gewürdigt, sondern auch nach idealem Maßstabe gewogen werden, und es ist eine in Nichts begründete Herabsetzung deutscher Rechtsprechung, wenn ihr nachgesagt wird, daß Anhäufung von Kapital und Arbeitskräften eine „größere Rolle in der Rechtsprechung spiele" als vereinzelte Arbeit und kleines Kapital. Bei uns ist nicht umsonst die Devise der Staatsgewalt, daß Jedem, auch dem Kleinsten, das Seine werden soll.

Gewiß ist zuzugeben, daß Unternehmungen, die eine große Anzahl von Menschen beschäftigen, in wirthschaftlicher Beziehung eine größere Bedeutung haben als andere, die mit einer geringeren auskommen. Ob sie es auch in sozialer Hinsicht vermögen, wird von den verschiedensten Dingen abhängen, die hier nicht erörtert zu werden brauchen.

Was der Verband der Industriellen anstrebt: auch Industrielle unter unsere Vorschläge aufgenommen zu haben, ist von uns längst besorgt worden. Wir haben den verstorbenen Herrn Robert Petschow, Mitinhaber der Chemischen Fabrik Petschow-Davidsohn und vieljährigen persönlich haftenden Gesellschafter der Danziger Oelmühle, vom 14. August 1879 bis zum 12. Mai 1897 vierzehn Male und den jetzigen persönlich haftenden Gesellschafter

der Danziger Oelmühle, Herrn Eugen Patzig, vom 16. Mai 1894 bis zum 12. Mai 1897 vier Male präsentirt. Im Allgemeinen giebt § 114 Ger. Verf. Ges.: „An Seeplätzen können Handelsrichter auch aus dem Kreise der Schiffahrtskundigen ernannt werden", einen Fingerzeig dafür, daß die Auswahl aus den überwiegenden Klassen der Betheiligten, aus denjenigen Kreisen, welche von den Rechtsstreitigkeiten betroffen zu werden pflegen, geschehen darf. Dies trifft an unserem Ort zur Zeit noch zumeist auf die „einfachen kaufmännischen" Geschäfte zu. Es wird uns freuen, wenn die Zahl der Industriellen und damit die Zahl der zu Handelsrichtern geeigneten Personen uns eine immer größere Auswahl bietet. Dieses wünschenswerthe Ziel zu erreichen, wird aber kaum eine uns zu gebende „Anweisung" genügen.

In vorstehendem Sinne können wir nur unsere Bereitwilligkeit aussprechen, auch in Zukunft geeignete Industrielle in Vorschlag zu bringen.

Anstellung von Handelschemikern.

Die Handelskammern Magdeburg und Hannover haben den Entwurf einer Vorschrift für die vereidigten Handelschemiker aufgestellt und den Vorschlag gemacht, alle Handelsvorstände, welche diese Vorschrift zu der ihrigen machen, möchten eine gemeinsame Liste aller derjenigen Handelschemiker führen, welche sich zur Befolgung dieser Vorschrift verpflichten. Wir haben, dem Wunsche der bezeichneten beiden Handelskammern gemäß, die Punkte des Entwurfs bezeichnet, welche uns der Abänderung bedürftig erschienen, und es ist dann der auf Grund der von uns und von anderen Handelsvorständen eingereichten Abänderungsvorschläge umgearbeitete Entwurf am 24. März 1900 in Hannover unter unsrer Betheiligung einer gemeinsamen Berathung unterzogen worden, bei der in allen grundsätzlichen Bestimmungen Uebereinstimmung erzielt wurde.

Die Angelegenheit hat uns Veranlassung gegeben, auch die Frage der Vertretung eines vereidigten Chemikers durch seine Assistenten bei der Unterzeichnung von Attesten zur Erörterung zu stellen. Es herrschten in dieser Frage große Meinungsverschiedenheiten, die aber voraussichtlich, wenn erst die bezeichnete Vorschrift in Kraft getreten sein wird, in einer alle Betheiligten befriedigenden Weise ihren Ausgleich finden werden.

Gewürzkapitäne.

Der im Jahre 1898 von uns als Nachfolger des damals schwer erkrankten und inzwischen verstorbenen Herrn A. Dombrowski zum Gewürzkapitän gewählte Herr F. Beckmann ist ebenfalls erkrankt, und wir sahen uns deshalb genöthigt, beim Magistrat die Vereidigung eines zweiten Gewürzkapitäns, als welchen wir Herrn Alexander Kronauer vorschlugen, zu beantragen. Herr Kronauer ist am 16. März 1900 vereidigt worden.

Arbeitsvermittelungsstelle.

Wir haben in unseren früheren Berichten schon wiederholt auf die Schwierigkeiten hingewiesen, mit welchen die hiesigen Privatbetriebe bei der Gewinnung der erforderlichen Arbeitskräfte zu kämpfen haben. Von den unserer Korporation angehörenden Eisenindustriellen wurde uns als ein Mittel, dieser Schwierigkeiten wenigstens in gewissem Umfange Herr zu werden, die Einrichtung einer Arbeitsnachweisstelle, wie solche sich in größerer Zahl in westlichen Industriestädten befinden, bezeichnet. Es besteht zwar hier bereits eine von der Abeggstiftung unterhaltene Arbeits-Vermittlungsstelle; diese wird aber im wesentlichen nur von sogenannten ungelernten Arbeitern, d. h. also Handlangern, die bald hier bald dort gegen Tagelohn als Packer, Stauer u. dergl. arbeiten, benutzt, während sie für die Arbeitsvermittlung gelernter Arbeiter kaum in Frage kommt.

Bei der ausschlaggebenden Bedeutung, welche die hiesigen fiskalischen Institute, namentlich die Kaiserliche Werft, die Königliche Artilleriewerkstatt und die Königliche Gewehrfabrik, durch die Anzahl der bei ihnen beschäftigten Leute für die Frage haben, erschien es uns in erster Reihe von Wichtigkeit, die grundsätzliche Zustimmung dieser Institute zur Einrichtung einer solchen Nachweisstelle unter ihrer Betheiligung zu erhalten. Wir richteten deshalb unter dem 13. Dezember 1899 an die genannten Institute ein gleichlautendes Schreiben, in welchem wir ausführten:

Die Schwierigkeiten, welche sich der Lösung der Arbeiterfrage im Osten unseres Vaterlandes entgegenstellen, und welche bei einer weiteren Entwickelung der Industrie hier empfindlich hervortreten, sind oft genug von uns sowohl wie von anderen Seiten betont worden.

Wir möchten nur nochmals kurz darauf hinweisen, daß der hier herrschende Mangel an tüchtigen Arbeitskräften an sich eine ersprießliche Entwickelung der Industrie hemmt. Tritt für den einen oder den anderen Industriezweig eine vermehrte Arbeitsgelegenheit und Arbeitsthätigkeit ein, so ist auch sofort der angedeutete Mangel fühlbar. Im Westen ist ein Ausgleich durch den vorhandenen großen Arbeiterstamm, und die vom Osten bereitwillig

zuströmenden Arbeiter viel eher möglich, als bei uns im Osten. Welche Kalamitäten entstanden, sobald die großen staatlichen Institute in früheren Jahren eine plötzliche starke Vermehrung ihres Betriebes vornehmen mußten, ist uns oft von den betheiligten Danziger Firmen geschildert worden. Andererseits ist ja auch erklärlich, daß der Arbeiter die Beschäftigung in staatlichen Betrieben, welche im Bedarfsfalle höhere Löhne zu bezahlen pflegen, als die Privatindustrie bieten kann, derjenigen im privaten Betriebe vorzieht, und es ist ebenso einleuchtend, welche Nachtheile für die letzteren entstehen, sobald der Bedarf der staatlichen Institute in den Arbeiterkreisen bekannt wird. Die Leute verlassen dann schaarenweise ihre bisherige Beschäftigungsstelle, und versuchen in den staatlichen Betrieben Aufnahme zu finden. Soweit ihnen dies gelingt, sind sie für die Privatindustrie in der Regel dauernd verloren; aber auch die nicht eingestellten Leute kehren dann ungern zu der alten Arbeitsstelle zurück. Wir glauben nun, daß die Benutzung einer allgemeinen Arbeits-Nachweisstelle, wie wir eine solche zunächst nur für die in der Eisen- und Metallindustrie beschäftigten Arbeiter planen, Wandel schaffen würde. Sobald dieser Vermittlungsstelle der Bedarf an Arbeitskräften rechtzeitig bekannt gegeben würde, wäre es dieser möglich, sich um die Heranschaffung der erforderlichen Arbeitskräfte zu bemühen. Ein solches Bestreben würde um so erfolgreicher sein können, wenn, wie beabsichtigt, ein Zusammenschluß der — namentlich in Mittel- und Westdeutschland bereits in großer Zahl bestehenden Arbeitsnachweise geschaffen würde. Es ist selbstverständlich, daß auch im umgekehrten Falle, bei vorzunehmenden Arbeiterentlassungen, die Nachweisstelle segensreich für die Arbeitnehmer vermittelnd eintreten kann.

In welcher Weise die Satzungen den besonderen örtlichen Verhältnissen anzupassen wären und in wieweit eine Antheilnahme der staatlichen Institute erbeten werden müßte, möchten wir der Erörterung einer von uns hiermit empfohlenen Konferenz der Betheiligten vorbehalten. Es würde uns vor der Hand genügen, wenn wir zum Zwecke des Schutzes unserer unter so schwierigen Verhältnissen vorwärts strebenden Industrie die prinzipielle Zustimmung zur Errichtung der geplanten Arbeitsnachweisstelle seitens der staatlichen Institute in dem Sinne erhalten würden, daß diese bei eintretendem Bedarf diese Stelle in erster Reihe berücksichtigen würden.

Wir bitten uns hierüber, sowie darüber, ob wir auf die Betheiligung an einer von uns zu veranstaltenden Besprechung der Angelegenheit rechnen dürfen, baldgefälligst mit einer Mittheilung zu versehen.

Leider lauteten die uns zugegangenen Antworten so wenig entgegenkommend, daß wir uns entschließen mußten, vorerst von einer weiteren Verfolgung der Angelegenheit Abstand zu nehmen.

IX. Angelegenheiten der Korporation.

Industriefachkommission.

Im Anfang des Jahres 1898 hatten wir den Beschluß gefaßt, die Zahl der bestehenden Fachkommissionen durch eine Fachkommission für die Eisen- und Schiffbau-Industrie zu vermehren. In einer von uns darauf am 12. Januar 1898 abgehaltenen Besprechung mit den unserer Korporation angehörigen Metall- und Schiffbau-Industriellen wurde von diesen indessen der Wunsch geäußert, es möchte die geplante Fachkommission zu einer allgemeinen Industriefachkommission erweitert werden und zwar sollten Mitglieder der Kommission alle der Korporation angehörigen Industriellen werden, deren Geschäftszweig nicht bereits in einer der bereits bestehenden Kommissionen vertreten ist (wie z. B. die Müllerei in der Getreidefachkommission, die Holzbearbeitung in der Holzfachkommission, die Zuckerraffinerie in der Fachkommission für den Zuckerhandel). Diesen Vorschlag legten wir einer am 24. Januar 1898 abgehaltenen Versammlung, zu der wir alle Industriellen, welche unserer Korporation angehören, eingeladen hatten, zur Aeußerung vor, und er fand die nahezu einstimmige Billigung dieser Versammlung. Wir traten diesem Beschluß bei und richteten unter dem 6. Februar 1898 an die Korporationsmitglieder, welche der Industrie angehören, ein Rundschreiben, in welchem wir sie baten, sich als Mitglied der Industriefachkommission zu betrachten und anheimstellten, uns Anträge auf Berufung der Kommission unter Angabe des Berathungsgegenstandes vorzulegen.

Die so eingerichtete Fachkommission hat kein rechtes Leben gewinnen können. Die Ursache war wohl vornehmlich darin zu suchen, daß sie zu verschiedenartige Geschäftszweige umfaßte, als daß sich diese zu gemeinsamer Arbeit hätten zusammenfinden können. Wir haben deshalb der Industriefachkommission in einer am 24. Januar 1900 abgehaltenen Besprechung die Frage vorgelegt, ob sich nicht eine andere Organisation empfehlen möchte, etwa eine Zerlegung der Kommission in mehrere für bestimmte Sondergebiete der Industrie, und für diese einzelnen Kommissionen wieder, analog den bereits bestehenden übrigen Fachkommissionen, die Wahl einer bestimmt begrenzten Anzahl von Mitgliedern aus dem gesammten Wahlkörper heraus. Die Versammlung stimmte unseren Vorschlägen zu und entschied sich für die Bildung

von drei Kommissionen: einer Fachkommission für die Metallbearbeitungs-Industrie, einer solchen für die Nahrungs- und Genußmittel-Industrie und einer dritten allgemeinen Industriefachkommission, die alle in den beiden ersten Kommissionen nicht vertretenen Industriezweige umfassen soll. Diese drei Kommissionen haben sich inzwischen, jede in der Zahl von sieben Mitgliedern, konstituirt, und wir hoffen, daß sich die neue Organisation lebenskräftiger erweisen wird, als die im Jahre 1898 geschaffene.

Amtsgebäude. Das zur Zeit zu Zwecken der Korporationsverwaltung benutzte Haus Langenmarkt 45 hat sich schon seit einer Reihe von Jahren sowohl in der Zahl wie in der Größe seiner Räumlichkeiten als so beschränkt erwiesen, daß eine Verbesserung der Verhältnisse dringend erforderlich erscheint. Die Möglichkeit, anderweite Räume für die Korporationsverwaltung zu schaffen, bot sich, als der Justizfiskus die Kammer für Handelssachen und die Abtheilung des Amtsgerichts für Handelssachen, die sich in dem Hause Langenmarkt 43 befanden, nach dem Neubau des Justizgebäudes auf Pfefferstadt verlegte. Damit fiel die Benutzung des Hauses Langenmarkt 43 an seinen Eigenthümer, die Stadtgemeinde, zurück, und diese zeigte sich geneigt, das Haus an uns für die Zwecke unserer Verwaltung zu vermiethen. Nach längeren Verhandlungen kam ein Miethsvertrag zu Stande, der am 19. Februar 1900 von der Generalversammlung unserer Korporation und bald darauf auch von der Stadtverordneten-Versammlung genehmigt wurde. Mit dem Umbau des Hauses, der auf 50000 Mark veranschlagt ist und dessen Kosten wir nach dem abgeschlossenen Vertrag bis zu dieser Höhe zu tragen haben, ist bereits begonnen worden. Wir werden die neuen Räume voraussichtlich im Herbst des Jahres beziehen können.

Rechnungslegung und Voranschlag. Die Rechnung für das Jahr 1898 wurde in der General-Versammlung vom 29. Dezember 1899 entlastet und der Voranschlag für 1900 festgestellt. Der Hauptvoranschlag schließt in Einnahme und Ausgabe mit 30 364,65 Mk., der Voranschlag für die durchlaufenden Rechnungen in Einnahme und Ausgabe mit 265 735,35 Mk., so daß sich ein Gesammtvoranschlag für 1900 in Einnahme und Ausgabe von 296 100 Mk. ergab.

Korporationsrechnung für 1899. Die Korporationsrechnung für 1899 lautet in gedrängter Uebersicht wie folgt:

Einnahme.

Tit.	I.	Zinsen vom Kapitalvermögen	4 600,68	Mk.
„	II.	Aufnahmegebühren	1 122,—	„
„	III.	Gebühren für Atteste	50,—	„
„	IV.	Börsenbeiträge	10 386,—	„
„	V.	Börsenstandmiethe	3 640,—	„
„	VI.	Börsenschrankmiethe	263,—	„
„	VII.	Verkauf von Drucksachen	141,15	„
„	VIII.	Korporationsbeiträge	13 849,75	„
„	IX.	Außerordentliche Einnahmen	2 461,87	„
		Summe der Verwaltungs-Einnahmen	36 514,45	Mk.

Ausgabe.

Tit.	I.	Gehalte und Remunerationen	15 494,65	Mk.
„	II.	Beiträge und Zuschüsse	2 078,45	„
„	III.	Beschaffung von Verkehrsübersichten u. s. w.	552,50	„
„	IV.	Börsenmiethe	5 640,—	„
„	V.	Ausgaben für den Artushof	602,33	„
„	VI.	„ „ das Haus Langenmarkt 45	1 102,53	„
„	VII.	Bureaubedürfnisse, Insertionen, Drucksachen	2 338,16	„
„	VIII.	Bibliothek, Zeitungen, Zeitschriften	643,14	„
„	IX.	Außerordentliche Ausgaben einschließlich Vermögensanlagen	5 017,62	„
		Summe der Verwaltungs-Ausgaben	33 469,38	Mk.

Das Vermögen der Korporation betrug Ende 1899 . . . . 129 397,06 Mk.
bestehend in:

1. angenommenem Werth des Grundstücks Langenmarkt 45 . .	15 000,—	„
2. Kapitalfonds (Hypotheken und Effekten)	244 080,—	„
3. Vorschüssen einschließlich desjenigen für die Speicherbahn .	52 595,31	„
4. Kassenbestand und vorübergehend angelegte Gelder . . .	42 120,35	„
	353 795,76	Mk.
ab: Passiva zu 1900, einschließlich 90 000 Mk. Erneuerungsfonds der Speicherbahn	224 398,70	Mk.
wie oben	129 397,06	Mk.

gegen 120804,50 Mk. im Vorjahre. Außerdem gehört der Korporation der mit zum Jahre 1900 abgeführte Bestand des Pensionsfonds.

Von den mit dem Korporationsvermögen verwalteten Vermögensmassen sind die kleineren unter den außerordentlichen Einnahmen und Ausgaben enthalten. Ueber die Verwaltungs-Rechnung des Speicherbahnunternehmens ist in Abschnitt IV, über diejenige für das Eisbrechunternehmen in Abschnitt V eine kurze Uebersicht gegeben.

Die Speicherbewachung verursachte einen Aufwand von	4158,35	Mk.
während die Einnahmen nur betrugen	2186,90	„
so daß aus den Mitteln der Speicherbahn ein Zuschuß erforderlich war von	1971,45	Mk.

Die Stromwache hatte an

Einnahmen:	Uebernahme des Kapitalbestandes vom Jahre 1898	5625,59	Mk.
	Zinsen	202,82	„
	Beiträge	1770,36	„
	Gewinn bei einem ausgeloosten Cöln-Mindener Prämien-Loos	30,—	„
		7628,77	Mk.
Ausgaben:	Gehälter	595,30	Mk.
	Unkosten	253,35	„
	Abführung des Kapitalbestandes zum Jahre 1900 .	6780,12	„
	wie oben	7628,77	Mk.

Am Anfang des Jahres 1899 hatten wir	336	Mitglieder,
es traten hinzu	30	„
und schieden aus	17	„
so daß am Anfange des Jahres 1900 vorhanden waren	349	Mitglieder.

X. Angelegenheiten der uns anvertrauten Stiftungen.

a. Kabrun'sche Stiftung.

Kabrun'sche Stiftung

Die Mittel der Stiftung dienen zur Unterhaltung einer Handelsfachklasse an der in der Entwickelung zu einer Oberrealschule begriffenen Realschule zu St. Petri und Pauli. Die Handelsfachklasse, die eine Parallelklasse zur Untersekunda ist, wurde im Schuljahre 1899/1900 von 8 Schülern besucht. Sechs von diesen haben die Reifeprüfung bestanden und damit die Berechtigung zum einjährig freiwilligen Militärdienst erworben; die übrigen beiden Schüler sind wieder in die Untersekunda der Realschule zurückgetreten.

Das Vermögen der Stiftung betrug Ende 1899 176429,23 Mk., wobei der Werth des Hauses Hundegasse 10 und Hintergasse 42 mit 120000 Mk. angenommen ist. An den Magistrat wurden als Erträgniß der Stiftung für 1899 7440,60 Mk. abgeführt.

b. Kabrun'sches Legat.

Kabrun'sches Legat.

Der Vermögensbestand war Ende 1898 . . . . 56 618,07 Mk.
Ende 1899 betrug er . . . . 56 871,82 Mk.

Aus dem Einkommen des Legats sind 1942,30 Mk. zur Anschaffung von Kupferstichen, Radirungen u. dergl. verwendet worden.

c. Kaufmännischer Unterstützungsfonds.

Kaufmännischer Unterstützungsfonds.

Vermögensbestand Ende 1898 . . . . 23 097,38 Mk.
„ „ 1899 . . . . 23 653,38 „

Aus der Zinseneinnahme von 908 Mk. wurden an 19 verschiedene Personen Unterstützungen in Beträgen von 20 bis 120 Mk. vertheilt.

XI. Seeschiffer-Armenkasse.

Seeschiffer-Armenkasse.

Vermögensbestand Ende 1898 . . . . 47 505,17 Mk.
„ „ 1899 . . . . 48 063,89 „

Die Rechnung ist uns gelegt und entlastet worden.

II.

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre 1899.

I. Getreidehandel.

Ausweislich der nachfolgenden Uebersicht der Bestände, Zufuhren und Abladungen sind nach Danzig zugeführt worden (t zu 1000 kg):

	Vom Inlande:	vom Auslande:	zus. 1899:	1898:	1897:	1896:
Weizen:	53 196	10 502	63 698	74 009	84 591	77 615
Roggen:	53 457	10 230	63 677	52 835	33 702	43 582
Gerste:	16 421	8 863	25 284	31 124	29 278	26 083
Hafer:	24 447	220	24 667	15 415	8 237	9 977
Hülsenfrüchte und Mais:	8870	29 346	38 244	38 785	34 447	27 210
Oelsaaten:	17 044	12 589	29 600	29 096	25 683	45 644
zus. 1899:	173 435	71 750	245 170	—	—	—
1898:	139 368	101 896	—	241 264	—	—
1897:	111 337	105 601	—	—	216 938	—
1896:	106 531	123 580	—	—	—	230 111

Nach den uns zugänglich gewordenen Anschreibungen vertheilen sich die Zufuhren ausländischer Herkunft auf die einzelnen Verkehrsgebiete wie folgt:

Es kamen:	1899:	1898:	1897:	1896:
a) von polnischen Bahnstationen . .	7 123	4 466	9 367	7 752
b) von russischen „ . .	30 757	56 618	49 865	82 436
c) von den österreichisch-galizischen und rumänischen Eisenbahnen . .	10 487	10 668	8 940	7 550
d) auf der Weichsel	17 911	10 310	23 266	24 228
e) seewärts	5 472	19 834	14 163	1 614
zus.	71 750	101 896	105 601	123 580
Die seewärtigen Abladungen betrugen .	111 232	89 841	91 834	106 139.

Unsere Getreidezufuhr ist demnach 1899 nicht bedeutend (um rund 4000 Tonnen) größer gewesen, als 1898. Die seewärtigen Abladungen sind um rund 21 000 Tonnen gestiegen. Wie schon seit mehreren Jahren, hat auch im Berichtsjahre die Zufuhr vom Inlande, bei gleichzeitiger Abnahme der ausländischen, zugenommen; erstere weist ein Mehr von 34 000 Tonnen auf, letztere ein Minus von 30 000 Tonnen. Das Anwachsen unserer Zufuhren aus unserem provinziellen Hinterlande ist neben der Aufhebung des Identitätszwanges vor allem auch der Einführung des Ausnahmetarifs C 1, durch den eine wesentliche Herabsetzung der Fracht für inländisches Getreide nach unserem Platze eingetreten ist, zuzuschreiben. Anderseits wird die Zufuhr von Rußland durch die Nichtgewährung der Reexpeditionstarife seitens der

preußischen Eisenbahnen stark beeinträchtigt. Durch dieses Fernhalten der ausländischen, speciell russischen Konkurrenz glaubt man unseren deutschen Landwirthen nützlich zu sein. Man übersieht hierbei aber vollständig, daß der Weltmarktpreis, von dem in letzter Linie doch auch der Preis des inländischen Getreides abhängt, nicht dadurch gehoben wird, daß man das russische Getreide zwingt, den Weg über die russischen Häfen zu nehmen. Die Folge dieser Maßnahme ist lediglich, daß die deutschen Eisenbahnen, die Häfen, die Arbeiterschaft und der Handel den aus dem Verkehr mit russischem Getreide sich ergebenden Gewinn verloren. Bis zum Mai hin war das Getreidegeschäft im allgemeinen wenig befriedigend. Juni und Juli standen unter der Einwirkung des Wetters auf die sich entwickelnden Saaten. Da reichliche Waare bis zur neuen Ernte vorhanden war, um Europa und Amerika zu versorgen, handelte es sich nur darum, ob angesichts der kommenden Ernte Läger in Europa zu bilden seien oder nicht. Die Befürchtungen, daß ein größerer Theil Rußlands und der Donauländer einer vollständigen Mißernte entgegengingen, und daß auch Deutschland und Oesterreich in größerem Maße eine schlechte Ernte haben würden, haben sich nur zu sehr kleinem Theile bewahrheitet. Namentlich hatte der Monat Juli durch gleichmäßig schönes, fruchtbares Wetter viele Schäden ausgeglichen, und gegen Schluß des Berichtsjahres wurde der Getreidebestand der Welt als ziemlich gleich groß mit demjenigen geschätzt, den man in normalen Jahren annimmt.

Nachdem im Mai und Juni annähernd die höchsten Preise des Erntejahres 1898/99 bezahlt worden waren, gingen sie für alle Cerealien in den folgenden Monaten langsam zurück. Die Gründe hierfür sind zu finden zunächst in der Ansammlung großer sichtbarer Vorräthe von Weizen in Nord-Amerika, die selten so groß gewesen sind, wie in dieser Saison, während man den unsichtbaren Vorrath in ersten Händen so hoch wie in gewöhnlichen Jahren schätzt; ferner in der regelmäßigen Versorgung der europäischen Märkte seitens Amerikas, bei gleichzeitiger Vermehrung der in England lagernden Vorräthe, weiter in der großen Ernte in den La Plata-Staaten, die zum großen Theil in guter Beschaffenheit geborgen ist; in einer ergiebigen Ernte Australiens, die einen ansehnlichen Ueberschuß für Europa läßt und endlich darin, daß Frankreich infolge seiner reichen Ernte keinerlei überseeisches Getreide zu beziehen veranlaßt ist.

Die Getreideernte fand im Berichtsjahre 14 Tage später als gewöhnlich statt; im allgemeinen war sie vom Wetter begünstigt. Oelsaaten, Roggen und Gerste wurden ganz trocken und ohne Ausfall, Weizen, der allerdings mehrfach Auswuchs zeigte, und Hafer ziemlich trocken mit geringer Verzögerung durch Regen eingebracht. Wenn auch eine der schönsten und größten der letzten 25 Jahre, zeigte die Weizenernte, wie schon angedeutet, doch verschiedene Mängel, so namentlich viel verkümmertes Korn, infolge von Lager und Rost; das specifische Gewicht ist wesentlich geringer als im vorigen Jahre. Roggen zeigte gute, trockene Qualität; Gerste ergab eine vorzügliche Ernte, die Frucht war so voll und schwer, wie seit Jahren nicht, und auch das Erträgniß war reichlich. Hafer fiel in Qualität und Quantität gegen das Vorjahr wesentlich ab, es ist aber immer noch eine über dem Durchschnitt stehende Ernte eingebracht. Oelsaaten ergaben eine kleine, aber gute, trockene, ölreiche Ernte.

Die Ernten Europas sind im Ganzen günstige gewesen. Eine notorisch schwache Ernte hatten die Donauländer, exportirten demnach auch nur geringe Mengen. Rußland weist die offizielle Statistik eine Ernte über dem Durchschnitt zu; die über Rußlands Grenzen gehenden Getreidemengen entsprechen aber dieser Statistik in keiner Weise, und es ist nicht anzunehmen, daß der Verbrauch in zwei Jahren dort so gewaltig gewachsen sein sollte, daß Rußland deswegen so stark hinter den gewöhnlichen Exportleistungen zurückbleibt. Amerika hatte eine immerhin große Ernte, wenn sie auch bedeutend kleiner ist, als 1898. Dagegen sind die Vorräthe in erster Hand so bedeutend, daß an eine Beschränkung der Ausfuhr nicht zu denken ist. Argentinien verladet dauernd große Mengen und scheint einer neuen großen Ernte entgegen zu gehen.

Ueber den Verlauf des Geschäftes im einzelnen sei bezüglich der verschiedenen Artikel das Folgende angeführt:

Weizen blieb im Verlauf der ersten Monate des Berichtsjahres bei mäßiger Zufuhr in recht matter Stimmung, wenn sich auch hin und wieder etwas Nachfrage seitens des Exports einstellte. Namentlich nach Dänemark und Schweden ließen sich äußerst schwer Export-Verkäufe bewirken. Wegen der dauernd unrentabelen Mehlpreise und des schwachen Mehlabsatzes waren die Mühlen nur selten Käufer. Im Wesent-

lichen nahm der heimische Consum die Zufuhren auf, nur in geringem Maße konnte der Export mitwirken. Nach England, das selbst eigenes Gewächs, wenn auch nur in geringem Maße, nach dem Rhein und Skandinavien exportiren konnte, verhinderten die hiesigen Preise beinahe gänzlich den Export. Als im Juni und Juli sich die Ernteaussichten in Polen besserten, hatten wir eine unbedeutende Zufuhr von dort, die aber beinahe gänzlich nach Skandinavien ging, und zwar bei fallenden Preisen, da man sich dort billiger aus Pommern und Mecklenburg versorgen konnte, als von Danzig. Vor Ausbruch des Transvaalkrieges hielten die englischen Landwirthe mit ihrer Ernte zurück, es war daraufhin ein etwas flotteres Geschäft nach England möglich. Von Dauer war auch dies nicht. Das Weizengeschäft blieb bei weichenden Preisen ein mühsames und wenig lohnendes, erschwert noch durch den Ueberfluß an geringer, theils ausgewachsener, theils blauspitziger, feuchter und durch Rost und Lager beschädigter Waare. Auch die frühere Gewohnheit des Durchmischens nach dem Dreschen, sowie der Reinigung wird zum Theil nicht mehr beobachtet, und so kann in einem Waggon mit 100 Sack das Qualitätsgewicht von 680 bis 770 gr variiren, je nachdem der Dreschmaschine, von der aus der Weizen direkt in Säcke geladen wird, feuchtes oder trockenes Getreide zugeführt wird. Häufig findet sich in einem Sacke verschiedenes Getreide, und es ist in beinahe 50 % der Sendungen unmöglich, vor dem Ausschütten der Säcke die Qualität festzustellen.

Roggen war bis Mitte Februar bei sehr schwachem Exportbegehr in flauer Tendenz, und die Preise schwankten fast täglich um etwa 1 bis 2 Mk. pro Tonne. Gegen Ende des Monats kamen mehrfach Offerten von Südrußland an den Markt, so daß daraufhin die Abnehmer in Dänemark und Schweden zu den bisher bezahlten Preisen nicht mehr kaufen wollten. Die Exporteure waren daher gezwungen, die Einkaufspreise noch weiter herabzudrücken. In den folgenden Monaten März und April war die Zufuhr inländischen Roggens recht rege bei starkem Rückgang der Preise, doch blieb der Ankauf von Roggen auch zu den gewichenen Preisen ein ziemlich schlanker, sowohl von Seiten der Exporteure, wie auch der Mühlen. Dadurch, daß Pommern und Mecklenburg unter Danziger Preisen verkauften, schied zwar ein Theil Skandinaviens als Käufer aus, doch fand unser Markt einen Ersatz in Finland, das dauernd für Roggen und Roggenmehl Käufer blieb. Unmittelbar nach der Ernte gab Roggen im Verhältniß zu Weizen nach, doch besserte er sich sehr bald in Folge starker Nachfrage in Sachsen und Finland. Auch nach Schweden, Dänemark, Holland, selbst England entwickelte sich der Export und stützte dadurch die Preise. Da Roggen trockener geerntet war als Weizen, machten sich nicht dieselben Mißstände fühlbar, wie bei diesem. Polen sandte Nichts, die hierher gravitirenden Theile Rußlands konnten nur wenig abgeben.

Gerste. Obgleich in den ersten Monaten die Zufuhren von inländischer Gerste überaus klein waren, fanden sie doch nur schwer Unterkunft zu billigen Preisen, da die Brauereien nur vereinzelt als Käufer und auch nur für beste Qualitäten auftraten. Die besseren Qualitäten der folgenden Monate wurden zu annehmbaren Preisen zur Herstellung von Graupen und Grützen gekauft.

Hafer. Das Geschäft setzte in den ersten Monaten lebhaft ein; Großbritannien und Westdeutschland waren gute Käufer. Rußland hielt zunächst mit seinen Vorräthen zurück. Im April und in den folgenden Monaten ließen die Zufuhren wesentlich nach, doch ließ sich nach Befriedigung des heimischen Consums ein kleines Exportgeschäft zu fast unveränderten Preisen nach Westdeutschland machen. Gegen Schluß des Jahres fand Hafer wieder bessere Aufnahme, wenn auch zu schwankenden Preisen, meist fallender Tendenz.

Hülsenfrüchte. Das Angebot in Bohnen war klein, der Umsatz schleppend. Von Rußland erfolgte gar keine Zufuhr, von Polen nur in geringer Menge und nicht in bester Beschaffenheit. Das inländische Angebot wurde meist im Lande selbst verbraucht, ein geringer Theil über See exportirt. Auch für Erbsen war anfangs das Angebot klein. Erst in der zweiten Hälfte April kamen Posten zu Wasser von Polen an und fanden zu unveränderten Preisen Abnahme; für den Seeexport kamen sie fast gar nicht in Betracht. Linsen waren anfangs der Saison gut begehrt, fielen dann aber stark im Preise.

Die Zufuhren von **Oelsaaten** waren in den ersten Monaten ganz minimal und erstreckten sich auf geringere Qualitäten aus Rußland, die zum Export nicht in Frage kommen konnten. Erst nach Einheimsung der Rübsenernte kam einige Zufuhr mäßig guter Waare heran. Sie wurde von den Mühlen aufgenommen, während der Export sich nur in geringem Grade an den Käufen betheiligte. Im August fanden Oelsaaten trotz der schönen ölhaltigen Qualität ziemlich schwerfälligen Absatz zu weichenden Preisen nach dem Auslande. Die Hauptmasse der Zufuhr blieb, wie gewöhnlich, am Platze. Raps

ist schön und trocken geerntet bei fallendem Preise, ist auch hier und dort etwas nach dem Auslande gehandelt worden. Im Vergleich mit anderen, Oelsaaten producirenden Ländern sind aber die Preise hier sehr hoch, so daß die Konkurrenz schwierig ist.

Uebersicht der Bestände, Zufuhren und Abladungen von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten 1899.

(in Tonnen zu 1000 kg).

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat:	Zusammen:
Speicherbestände Ende 1898	2 995	3 101	2 135	3 286	1 663	1 007	— 14 187
Zufuhren auf der Eisenbahn							
vom Inlande:	40 122	45 661	11 626	20 745	4 723	4 274	— 127 151
„ Auslande:	560	4 715	8 169	219	22 410	12 294	— 48 367
auf der Eisenbahn zus.	40 682	50 376	19 795	20 964	27 133	16 568	— 175 518
Zufuhren auf der Weichsel							
vom Inlande:	6 906	3 092	647	202	575	7 070	— 18 492
„ Auslande:	9 942	5 398	684	—	1 605	282	— 17 911
auf der Weichsel zus.	16 848	8 490	1 331	202	2 180	7 352	— 36 403
Zufuhren seewärts							
vom Inlande:	168	204	1 148	—	2 572	200	— 4 292
„ Auslande:	—	117	10	1	5 331	13	— 5 472
seewärts zusammen	168	321	1 158	1	7 903	213	— 9 764
durch Fuhre etwa:	6 000	4 500	3 000	3 500	1 000	5 500	— 23 500
Gesammtzufuhr einschl. Speicherbestände Anfang 1899:	66 693	66 788	27 419	27 953	39 879	30 640	— 259 372
Versand seewärts:	28 310	35 916	6 761	13 830	20 780	5 635	— 111 232
„ bahnwärts:	2 821	1 873	4 450	1 270	10 126	1 303	— 21 843
„ stromwärts:	97	6	1 394	6	1 740	365	— 3 608
Speicherbestände Ende 1899:	7 030	1 081	1 168	1 466	2 670	698	— 14 113
Verbrauch u. s. w. 1899:	28 435	27 912	13 646	11 381	4 563	22 639	— 108 576
zusammen:	66 693	66 788	27 419	27 953	39 879	30 640	— 259 372

* * *

Die **Zufuhren** mit der Eisenbahn (B) und auf der Weichsel (W) in den einzelnen Monaten des Jahres 1899 betrugen (t zu 1000 kg):

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusammen:	Zusammen:
Januar	B	5 607	4 375	2 356	3 582	1 773	1 125	—	18 818	18 818
	W	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	B	3 940	5 354	1 915	3 364	1 556	789	—	16 918	16 918
	W	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	B	3 844	5 656	775	3 425	2 129	384	—	16 213	16 975
	W	401	35	82	92	146	6	—	762	
April	B	1 069	3 468	562	1 388	1 553	552	—	8 592	14 083
	W	3 312	1 057	114	20	944	44	—	5 491	
Mai	B	1 137	3 853	618	534	1 969	984	—	9 095	13 764
	W	2 691	1 320	227	5	318	108	—	4 669	
Juni	B	2 076	4 031	195	708	1 398	304	—	8 712	13 818
	W	3 988	977	50	12	79	—	—	5 106	
Juli	B	589	2 028	82	336	508	1 270	—	4 813	9 679
	W	2 406	2 073	140	5	109	133	—	4 866	
August	B	1 630	5 071	995	512	591	3 208	—	12 007	18 716
	W	180	597	144	7	193	5 588	—	6 709	
September	B	6 675	5 758	3 147	1 024	2 036	1 815	—	20 455	24 594
	W	1 810	1 274	284	33	183	555	—	4 139	
Oktober	B	6 128	4 465	2 885	1 792	5 401	2 132	—	22 803	25 301
	W	1 054	737	106	28	68	505	—	2 498	
November	B	3 201	2 564	4 204	2 262	5 160	2 368	—	19 759	21 627
	W	864	370	184	—	95	355	—	1 868	
Dezember	B	4 786	3 753	2 061	2 037	3 086	1 647	—	17 370	17 665
	W	142	50	—	—	45	58	—	295	
Zusammen	B	40 682	50 376	19 795	20 964	27 160	16 578	—	175 555	211 958
	W	16 848	8 490	1 331	202	2 180	7 352	—	36 403	

* * *

Die **Speicherbestände** in den einzelnen Monaten des Jahres 1899:

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	Summa:
am 1. Januar 1899	2 995	3 101	2 135	3 286	1 663	1 007	14 187
„ 1. Februar „	5 567	2 316	1 840	2 377	1 578	808	14 486
„ 1. März „	4 325	4 398	1 995	2 196	1 944	664	15 522
„ 1. April „	4 339	3 705	1 505	2 084	2 404	675	14 712
„ 1. Mai „	4 084	950	1 257	520	1 724	602	9 137
„ 1. Juni „	3 840	1 580	917	219	1 352	515	8 423
„ 1. Juli „	5 512	1 218	621	132	1 186	386	9 055
„ 1. August „	5 639	544	341	55	686	569	7 834
„ 1. Septemb. „	5 033	793	604	120	1 046	1 893	9 489
„ 1. Oktober „	9 287	1 927	1 429	285	1 368	1 035	15 331
„ 1. November „	9 474	1 614	1 681	891	1 387	871	15 918
„ 1. Dezember „	7 679	913	1 121	1 245	1 828	708	13 494
„ 31. Dezember „	7 030	1 081	1 168	1 466	2 670	698	14 113

* * *

Zufuhren einschl. des Bestandes vom Vorjahre

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusamm.:
1899 . .	66 693	66 788	27 419	27 953	39 879	30 640	—	259 372
1898 . .	78 280	54 899	33 259	15 516	40 174	30 168	—	252 296
1897 . .	90 802	41 500	31 884	8 908	38 881	27 776	—	239 751
1896 . .	85 921	48 200	27 624	10 476	27 332	46 387	—	247 940
1895 . .	88 072	52 640	23 023	7 593	23 818	49 865	—	245 011
1894 . .	89 722	59 381	29 622	7 226	19 791	36 784	—	242 526
1893 . .	102 246	69 161	20 132	6 029	15 237	31 559	—	244 364
1892 . .	89 724	58 272	17 017	6 402	16 615	20 206	—	208 236
1891 . .	119 205	41 252	17 077	5 738	23 704	26 989	—	233 965
1890 . .	101 713	22 338	26 159	5 392	10 565	30 918	—	197 085
1889 . .	162 836	32 433	39 351	4 117	16 189	24 993	—	279 919
1888 . .	231 662	61 111	70 183	10 554	31 671	29 739	—	434 920
1887 . .	164 117	39 922	34 024	8 199	18 778	37 074	—	392 114
1886 . .	154 950	46 710	23 570	5 095	6 240	26 450	—	263 015
1885 . .	172 763	51 566	28 326	5 763	12 704	25 792	—	296 914
1884 . .	114 589	33 696	17 212	5 766	6 755	19 933	—	197 951
1883 . .	218 930	61 920	27 262	7 995	15 357	14 010	—	340 477
1882 . .	247 100	83 400	33 600	9 300	15 696	22 100	—	411 196
1881 . .	166 440	34 243	20 490	7 235	8 292	22 470	—	259 170
1880 . .	139 210	33 500	17 380	5 203	11 470	29 430	—	236 193
1879 . .	268 300	52 950	29 930	4 480	8 500	36 590	—	400 750
1878 . .	292 123	61 443	25 881	4 465	8 388	25 676	—	417 976
1877 . .	237 991	43 958	21 404	5 100	9 258	14 421	—	332 132
1876 . .	140 563	21 432	8 590	4 036	4 073	15 150	—	193 844
1875 . .	176 294	25 228	8 683	4 732	2 095	22 077	—	239 109
1874 . .	114 919	21 118	6 736	4 400	4 823	31 010	—	183 006
1873 . .	95 272	24 479	10 178	4 267	13 403	25 365	—	172 964
1872 . .	152 573	35 439	12 400	5 348	10 055	16 211	—	232 026
1871 . .	194 691	80 505	13 262	4 671	17 998	11 793	—	322 920

* * *

Verschiffungen seewärts

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusamm.:
1899 . .	28 310	35 916	6 761	13 830	20 780	5 635	—	111 232
1898 . .	38 206	18 210	10 041	4 407	13 756	5 221	—	89 841
1897 . .	51 658	14 592	5 332	248	15 549	4 455	—	91 834
1896 . .	44 706	19 106	7 509	3 529	12 618	18 671	—	106 139
1895 . .	30 348	19 021	8 247	2 107	17 458	14 682	—	91 863
1894 . .	39 643	22 534	10 843	1 054	10 859	4 052	—	88 985
1893 . .	40 793	43 849	10 571	1 431	9 203	4 072	—	109 919
1892 . .	15 435	32 027	5 857	139	3 577	2 557	—	59 592
1891 . .	49 978	13 555	8 875	945	17 220	9 910	—	100 483
1890 . .	51 385	8 356	13 293	670	3 068	9 353	—	86 125
1889 . .	111 670	13 529	27 222	157	9 518	10 632	—	172 728
1888 . .	158 388	36 260	53 448	6 057	27 140	11 240	—	292 533
1887 . .	97 766	18 723	21 113	2 094	11 927	8 869	—	160 492
1886 . .	105 766	30 178	12 649	772	3 659	3 060	—	156 084
1885 . .	115 342	29 558	16 322	539	9 745	4 560	—	176 066
1884 . .	73 150	16 220	7 637	646	2 511	2 569	—	102 733
1883 . .	164 960	42 740	19 422	3 231	11 658	3 980	—	245 991
1882 . .	196 149	65 732	25 157	2 272	13 537	7 527	—	311 374
1881 . .	124 887	19 682	10 501	641	2 240	5 494	—	163 445
1880 . .	105 034	15 545	9 181	27	4 256	10 495	—	144 538
1879 . .	231 150	17 500	14 130	—	5 810	11 350	—	279 940
1878 . .	248 133	30 139	16 561	274	6 003	8 223	—	309 333
1877 . .	196 594	9 697	9 915	993	5 976	4 203	—	227 378
1876 . .	113 656	2 039	1 734	10	2 170	3 118	—	122 727
1875 . .	143 558	3 522	2 136	391	1 391	10 099	—	161 097
1874 . .	96 784	3 609	1 267	92	2 537	18 934	—	123 223
1873 . .	76 689	7 897	4 468	830	10 478	10 820	—	111 182
1872 . .	122 909	3 359	2 924	795	6 382	2 998	—	139 367
1871 . .	179 530	57 857	9 839	786	14 964	9 424	—	272 400

Danzigs Getreideverschiffung 1899.

(Nach den Häfen der Bestimmung geordnet.)

Nach Häfen von:	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaaten:	—	Zusammen 1899:	Zusammen 1898:
Großbritannien .	6 824	1 340	712	2 630	1 779	73	—	13 358	16 012
den Niederlanden	864	1 578	2 412	3 984	9 688	3 293	—	21 819	13 575
Belgien. . .	300	—	165	—	1 535	36	—	2 036	4 093
Frankreich . .	—	—	—	—	—	—	—	—	605
Rußland . . .	—	7 443	911	—	—	—	—	8 354	3 251
Schweden . . .	12 517	14 780	—	—	130	—	—	27 427	18 932
Norwegen . . .	595	2 898	—	—	15	—	—	3 508	2 880
Dänemark . . .	6 567	5 629	22	633	421	241	—	13 513	13 387
Hamburg-Altona .	620	418	1 281	355	2 063	151	—	4 888	2 509
Bremen, Hannover und Oldenburg.	—	1 820	—	2 764	1 623	59	—	6 266	3 284
dem Rheingebiet .	—	—	265	1 819	765	939	—	3 788	1 210
Schleswig-Holstein u. Lübeck	22	10	441	1 042	432	3	—	1 950	2 954
Pommern . . .	1	—	552	403	2 327	840	—	4 123	6 980
Ostpreußen . .	—	—	—	200	2	—	—	202	169
Zusammen 1899:	28 310	35 916	6 761	13 830	20 780	5 635	—	111 232	—
1898:	38 206	18 210	10 041	4 407	13 756	5 221	—	—	89 841

Von den **Preisbewegungen** am hiesigen Markte giebt die folgende Tabelle eine ungefähre Vorstellung. Die angegebenen Preise gelten für die Tonne von 1000 kg netto, einschließlich 2 Mk. Faktoreiprovision loco, und zwar:

1. für Weizen a: Transitwaare, bunt, unverzollt,
   b: Waare des freien Verkehrs, bunt.
2. für Roggen a: unterpolnischer, unverzollt, | 714 gr per l, für je 3 gr per l Mehrgewicht
   b: Waare des freien Verkehrs, | 0,50 Mk. Mehrpreis.
3. für Gerste: große inländische Brauerwaare.
4. für Hafer: inländischer.

1899:	Weizen a.	Weizen b.	Roggen a.	Roggen b.	Gerste	Hafer
Januar	—	160,10	109,60	141,52	137,90	126,88
Februar	—	156,79	107,40	138,64	135,60	126,14
März	120,00*)	155,89	—	134,85	133,78	126,51
April	123,58	156,11	107,67	137,51	123,68	129,82
Mai	125,00	157,38	107,00	142,85	122,96	133,63
Juni	123,06	159,36	107,87	142,38	124,20	130,88
Juli	120,55	156,85	108,15	142,00	126,58	132,88
August	—	151,25	102,50	138,74	133,02	126,10
September.	—	144,13	109,00	142,45	140,28	120,81
Oktober	—	142,41	106,77	140,61	140,36	121,18
November	105,00*)	137,08	103,85	138,18	134,88	117,10
Dezember	103,00*)	135,74	111,13	134,07	129,65	112,11
Jahresdurchschnitt 1899	117,91	151,11	106,72	139,48	131,93	125,36
„ 1898	148,73	178,74	110,85	142,26	144,18	137,97
„ 1897	131,50	165,12	—	119,30	134,06	128,41

*) Nur einmal im Monat notirt.

II. Erzeugung und Vertrieb von Mehl und Kleie.

Aus der Uebersicht der hiesigen Produktion, der Zufuhren und Verladungen ergeben sich — abgesehen von denjenigen, nicht angeschriebenen Zufuhren, welche durch Landfuhre von Mühlen unserer Nachbarschaft hierher gekommen sind — im Vergleich mit den vier Vorjahren die nachstehenden Summen:

dz zu 100 kg.

	1. Hiesige Produktion.	2. Zufuhr bahn- u. stromwärts.	3. Zusammen (1 u. 2).	4. Abladung seewärts.	5. Versand bahn- u. stromwärts.	6. Zusammen (4 u. 5).
1899:	382 350	651 246	1 033 596	251 462	556 925	808 387
1898:	467 900	503 120	971 020	272 914	502 115	775 029
1897:	438 200	531 870	970 070	323 744	510 170	833 914
1896:	271 285	517 953	789 238	406 768	442 260	849 028
1895:	493 030	452 580	945 610	432 518	431 231	863 749

Das Jahr 1899 zeigte im Mehlhandel keine stärkere Preisbewegung. Selbst die ungünstigen Berichte, welche zu Anfang des Sommer über die in Rußland und Nordamerika zu erwartenden Ernten bekannt wurden, brachten keine nennenswerthe Erhöhung der Preise, da die Mehlhändler und Bäcker fortfuhren, sich auf die Deckung ihres nächsten Bedarfs zu beschränken. — Der großen Zahl kleiner Provinzmühlen fehlte es nicht an Wasser, und da sie in der Getreideversorgung keine Schwierigkeiten hatten, so war das Mehlangebot reichlich, und es trat in der zweiten Hälfte des Jahres ein allmähliches Sinken der Preise in die Erscheinung, das sich aber vorzugsweise beim Weizenmehl geltend machte, während Roggenmehl seinen Preisstand einigermaßen zu behaupten vermochte. Auch die geringen Weizenmehle wurden in der zweiten Hälfte des Jahres verhältnißmäßig gut bezahlt. Der Absatz beschränkte sich in der Hauptsache auf den Platz- und Provinz-Consum. Sachsen z. B. konnte loco Berlin zu billigeren Preisen Weizenmehl liefern, als solche für die gleiche Sorte hier an unserem Platze gezahlt werden und auch gezahlt werden müssen, wenn die hiesigen Mühlen bei den hohen Getreidepreisen, die in unserem Osten in Folge der Identitäts-Aufhebung bestanden, nicht zur Einstellung ihrer Fabrikation überhaupt gezwungen sein sollten. Aus analogen Gründen war der Mehl-Export minimal. Die seit dem 1. Januar 1900 eingeführten neuen Vorschriften für die Zoll-Rückvergütung auf exportirtes Mehl werden voraussichtlich die Ausfuhr noch mehr beeinträchtigen. Ihr angeblicher Zweck: Verminderung der, den kleinen durch die großen Mühlen gemachten Konkurrenz, wird nach unserer Ueberzeugung nicht erreicht, sondern die Konkurrenz im Inlands-Geschäft nothgedrungen nur noch vermehrt und verschärft werden. Uebrigens fehlt in den aufgestellten neuen Klassen Roggenmehl, das einer Ausbeute des Roggens bis zu 65 % entspricht, gänzlich, und ist also von der Ausfuhr völlig ausgeschlossen, obgleich gerade solches Mehl im Auslande am liebsten gekauft wird.

Kleie und Futtermehle. Bis zum Oktober hin blieb der Absatz von Kleie ein ziemlich reger bei im allgemeinen festen Preisen, die auch anhielten, als gegen Schluß des Jahres der Absatz schwächer wurde. Viele Landwirthe sollen, durch den verhältnißmäßig hohen Kleiepreis veranlaßt, ihr eigenes Getreide geschrotet und an Stelle von Kleie verfüttert haben. — Der Export nach Dänemark und Pommern ist gegen das Vorjahr gestiegen, erreichte aber nicht entfernt die Höhe früherer Jahre.

* * *

Von den 5 Danziger Wassermühlen und der seit 1884 betriebenen Dampfmahlmühle der Danziger Oelmühle „Patzig & Co.", die am 28. September 1899 in Folge Brandschadens den Betrieb einstellen mußte, sind an Getreide ungefähr dz.:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
vermahlen:					
Weizen	181 690	255 670	257 800	184 740	338 550
Roggen	213 090	223 400	192 800	92 005	182 900
zus.	394 780	479 070	450 600	276 745	521 450

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
daraus **gewonnen:**					
Weizenmehl und Weizengries	133 000	183 600	184 300	130 700	250 530
Roggen- u. Schrotmehl .	143 350	151 200	138 700	66 950	145 600
Kleie und Futtermehl .	106 000	133 100	115 200	73 635	96 900
zus.	382 350	467 900	438 200	271 285	493 030

Zugeführt wurden von Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
bahnwärts: Mehl . .	55 975	49 950	50 112	51 723	49 213
„ Kleie . .	516 250	411 795	431 768	411 760	355 772
zus.	572 225	461 745	481 880	463 483	404 985
stromwärts	66 125	41 375	49 990	54 470	47 595
seewärts	22 934	24 215	12 933	7 411	6 693
Gesammtzufuhr . . .	661 284	527 335	544 803	525 364	459 273

* * *

Versand seewärts: dz. zu 100 kg:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Mehl nach Norwegen	—	—	2 424	2 094	1 012
„ „ Schweden	15 038	4 653	1 576	4 297	3 878
„ „ Dänemark	6 063	4 974	15 443	24 106	6 180
„ „ Rußland	81 416	67 378	102 651	85 675	109 671
„ „ Frankreich	—	9 822	1 888	—	—
„ „ Großbritannien . . .	4 217	5 767	1 065	7 290	7 697
„ „ Hannover, Oldenburg, Bremen	2 745	8 510	9 412	11 452	4 793
„ „ Hamburg-Altona . .	1 643	28 339	7 425	9 674	4 797
„ „ dem Rheingebiet . .	17 187	18 145	20 812	22 752	31 499
„ „ holländischen Häfen .	26 547	35 217	27 495	9 576	27 183
„ „ belgischen Häfen . . .	599	11 380	5 769	1 677	13 939
„ „ Schleswig-Holstein und Lübeck	7 472	4 281	5 656	14 575	957
„ „ Pommern	38 730	47 516	50 947	94 947	81 911
„ „ Ost- und Westpreußen	2 416	1 218	2 860	4 323	4 408
Mehl zus.	204 073	247 200	255 423	292 438	297 925

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Kleie nach Dänemark	13 790	3 984	31 091	45 173	75 860
„ „ Schweden	—	—	8 085	7 754	18 004
„ „ holländ. Häfen . . .	202	—	—	—	—
„ „ Hamburg	1 598	—	1 012	5 541	—
„ „ Bremen, Hannover, Oldenburg	658	—	—	1 299	—
„ „ Schleswig-Holstein . .	2 261	1 037	—	1 240	1 645
„ „ Pommern	28 880	20 693	28 133	53 323	39 084
Kleie zus.	47 389	25 714	68 321	114 330	134 593
Mehl und Kleie zus.	251 462	272 914	323 744	406 768	432 518

Versand bahnwärts von Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie:

			dz. zu 100 kg.			
nach West- und Ostpreußen .	350 145	325 775	350 145	303 255	283 665	214 589
„ dem übrigen Deutschland	127 665	109 915	101 810	82 985	92 306	67 874
„ Polen	4 475	2 525	785	1 045	640	602
zus.	482 285	438 215	452 740	387 285	376 611	283 065
Versand stromwärts:	74 640	63 900	57 430	54 975	54 620	41 440
Gesammtversand	808 387	775 029	833 914	849 028	863 749	1 117 786

* * *

Großhandelspreise für Mehl und Kleie in Danzig.

(Durchschnittspreise für dz. in Mark.)

1899:	Weizenmehl: transito:	Weizenmehl: Inland:	Roggenmehl: transito:	Roggenmehl: Inland:	Grobe Weizenkleie:	Roggenkleie:
Januar	17,75	22,25	15,75	20,25	8,60	8,70
Februar	17	21,50	15,25	19,75	8,50	8,70
März	16,50	21	14,25	18,75	8,60	8,80
April	17	21,50	15	19,50	8,60	9
Mai	16,75	21,25	15	19,50	8,70	9,30
Juni	17	21,50	15,25	19,75	8,50	9,30
Juli	16,50	21	14,75	19,25	8,50	9,20
August	16,25	20,75	15	19,50	8,60	9,20
September	16,25	20,75	15,25	19,75	8,80	9,20
Oktober	15,50	20	15	19,50	8,90	9,20
November	15	19,50	15	19,50	9	9,20
Dezember	14,50	19	14,50	19	8,80	9
1899	16,33	20,83	15	19,60	8,68	9,07
1898	21	25,50	15,91	20,31	8,27	8,77
1897	18,44	22,94	11,69	17,19	7,07	7,47
1896	15,42	19,92	10,93	16,43	7,47	7,51
1895	14,04	18,54	11,37	16,67	6,81	7,11

Die **Weizenstärke-Fabrik** der „Danziger Oelmühle Patzig & Co.“, seit dem Jahre 1884 im Betriebe, hat producirt etwa:

1899:	9 950 dz. Stärke	und	3 020 dz. Kleber,
1898:	14 000 „ „	„	2 700 „ „
1897:	22 000 „ „	„	4 500 „ „
1896:	24 000 „ „	„	5 000 „ „

Die Fabrik arbeitete im Jahre 1899 unter günstigen Verhältnissen. Die Fabrikate waren sehr begehrt, die erzielten Preise angemessen.

Von dem oben erwähnten Brandschaden der Firma wurde auch ihre Weizenstärke-Fabrik betroffen; die Fabrikation von Weizenstärke mußte deshalb vom 28. September 1899 an eingestellt werden.

* * *

III. Erzeugung und Vertrieb von Oel und Oelkuchen.

Von **Rüböl** in Fässern sind nach den zollamtlichen Anschreibungen von Danzig aus **seewärts verladen** worden:

dz zu 100 kg:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach Großbritannien	948	—	3 234	31 337	846
„ Dänemark	—	—	—	69	—
„ Schleswig-Holstein und Lübeck	317	144	308	6	—
„ Hamburg	4	573	1 534	754	31
„ Pommern und Ostpreußen	753	182	1 545	21	9
„ Hannover-Oldenburg-Bremen	3 426	3 313	1 575	207	—
„ dem Rheingebiet	49 217	33 025	31 086	35 818	49 257
über niederländische Häfen	7 409	11 769	22 700	14 905	23 995
„ belgische Häfen	8 389	8 200	9 398	15 076	22 383
zus.	70 463	57 206	71 380	98 193	96 521

ferner von **Oelkuchen**:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach Großbritannien	—	250	—	—	102
„ den Niederlanden	—	687	235	—	—
„ Dänemark	41 284	38 760	32 698	56 637	99 012
„ Schweden	26 150	17 984	27 917	38 655	25 565
„ Norwegen	—	—	1 000	—	—
„ deutschen Häfen	100	500	200	—	—
zus.	67 534	58 181	62 050	95 292	124 679

Dieser Ausgang seewärts entstammt überwiegend der hiesigen Produktion der Danziger Oelmühle welche nach ihren Angaben producirt hat:

1899: 64 400 dz Rüböl und 126 800 dz Oelkuchen.
1898: 62 700 „ „ „ 123 500 „ „
1897: 82 500 „ „ „ 162 000 „ „
1896: 94 500 „ „ „ 162 000 „ „

Es wurden davon an rohem und raffinirtem **Rüböl** verkauft: dz zu 100 kg:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach dem Rhein und Elsaß-Lothringen	54 400	52 000	75 000	63 000	78 000
„ England	940	—	2 500	30 000	700
„ Hamburg und Bremen	—	5 000	2 000	500	—
am Orte und in der Provinz	9 060	5 700	3 000	1 000	5 800
zus.	64 400	62 700	82 500	94 500	84 500

* * *

Die Exportpreise für rohes Rüböl stellten sich hier für den dz netto, Faß gratis, frei an Bord des Seeschiffes, ohne Rückvergütung von Zoll, in den einzelnen Monaten des Jahres 1899 wie folgt: Mk.

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
48	47	46,50	46,50	46	46,50	46,75	47	47,50	49	49,50	49,50

Hieraus berechnet sich ein Jahresdurchschnitt von 47,48 Mk. gegen 48,19 Mk. im Jahre 1898.

Von den auf der Danziger Oelmühle i. J. 1899 hergestellten 126 800 dz **Oelkuchen** sind 63 400 dz — gegen ca. 56 500 dz im Jahre vorher — nach Dänemark und Schweden verladen worden, während rund 63 400 dz — gegen 67 000 dz im Jahre 1898 — in den inländischen Verbrauch übergingen

Die hiesigen Preise für Oelkuchen schlossen am Ende des Jahres für den dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Hiesige Rübkuchen D. O. . . . . Mk.	11,50	11,50	11,25	8,75	8,50
„ Leinkuchen . . . . „	13,50	12,50	12	10	9,75

Unsere Zufuhr von ausländischen Rüb- und Leinkuchen betrug in dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
bahnwärts von Rußland und Polen	37 220	41 675	30 360	20 375	21 665
seewärts von Großbritannien	1 447	1 198	202	1 177	715
„ „ Belgien	—	99	—	—	—
„ „ Dänemark	—	153	—	—	—
„ „ Pommern	229	1 606	198	371	273
„ „ Schleswig-Holstein und Lübeck .	4 370	8 617	13 883	9 901	8 900
„ „ Hamburg	1 660	31 162	13 236	9 778	13 897
„ „ Bremen	961	599	150	—	723
„ „ den Ver. Staaten von Amerika .	2 352	5 874	—	—	41
	48 239	90 983	58 029	41 602	46 214
Dazu die hiesige Produktion mit . . .	126800	123500	162000	162000	145000
ergiebt zus.	175039	214483	220029	203602	191214

Versandt sind an Oelkuchen:

seewärts	67 534	58 181	62 050	95 292	124679
bahnwärts	121 710	119 180	127 165	116835	76 759
zus.	189244	177361	189215	212127	201438

Von dem Versand bahnwärts gingen nach:

West- und Ostpreußen	98 430	91 925	102035	99 265	66 607
dem übrigen Deutschland	23 280	26 950	25 130	17 570	10 152
Polen	—	200	—	—	—
Oesterreich-Ungarn	—	105	—	—	—

Von den rund 19 500 t Oelsaaten, welche im Kalenderjahre 1899 auf der Danziger Oelmühle verarbeitet worden sind, waren etwa 9 500 t inländischer und 10 000 t ausländischer Herkunft, gegen 9 500 und 9 500 t im Vorjahre.

Die Mühle arbeitete, mit Ausnahme einer etwa dreiwöchentlichen Betriebspause im Juli, ununterbrochen bis zum 28. September, an welchem Tage in Folge partiellen Brandschadens der Betrieb eingestellt werden mußte. Er konnte erst am 20. November wieder aufgenommen werden und dauerte dann ungestört bis zum Ende des Jahres. Die Rentabilität litt sehr unter der ungünstigen Ernte des Jahres 1898. Die Saaten aus dieser Ernte waren, durchweg feucht, nur wenig ölhaltig und konnten nur unter Aufwendung größerer Kosten konservirt werden. Auch war das Lagermanco im Vergleich zu früheren Jahren ein entsprechend größeres.

Die Ernte des Jahres 1899 fiel, wie bereits im Getreidebericht hervorgehoben, zwar besser aus als die des Vorjahres, indessen ließen es bei der Verarbeitung der Saaten aus dieser Ernte die gedrückten Oelpreise zu keinem Gewinn kommen.

* * *

Von **Leinöl** in Fässern wurden hier seewärts eingeführt dz.:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
von Großbritannien	9	71	194	1 529	6 788
„ den Niederlanden	1 072	2 725	2 041	3 808	2 467
„ Hamburg-Altona	5 153	1 633	3 001	3 457	3 080
„ Bremen	4 356	4 935	2 830	1 615	1 789
„ dem Rheingebiet	833	2 216	4 807	2 355	304
„ Kiel und Lübeck	34	45	1 594	1 040	369
„ Stettin	14	141	90	68	105
	11 471	11 766	14 557	13 872	14 902

Die Preise stellten sich im Jahre 1899 für 100 kg netto, einschl. Faß, Kassa abzüglich 1¼ % Diskont, franko Danzig verzollt in den einzelnen Monaten wie folgt:

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
39,40	39,80	40,35	40,50	40,90	42,75	43,30	45,35	48,60	51,25	50,40	48,15

Daraus ergiebt sich ein Jahresdurchschnitt von 44,23 Mark gegen 38,01 Mark im Jahre 1898.

IV. Spiritus-, Sprit- und Likörgeschäft.

Das **Spiritus- und Spritgeschäft** ist im abgelaufenen Jahre durch die am 1. Oktober erfolgte Gründung der Centrale für Spiritus-Verwerthung auf eine ganz neue Basis gestellt worden. Wir müssen uns bezüglich dieses Geschäftes darauf beschränken, nachstehend den uns zugegangenen Bericht des hiesigen Mitglieds der Centrale, der Gesellschaft für Brauerei, Spiritus- und Preßhefen-Fabrikation vormals G. Sinner zu Neufahrwasser, wiederzugeben:

„Der Preis für Kartoffel-Rohspiritus bewegte sich im ersten Halbjahre 1899 von Mk. 38,60 bis 39,40 also durchschnittlich à Mk. 39 pr. 100 Ltr. r. A. und erreichte, nachdem er in den Sommermonaten sprungweise gestiegen war, seinen höchsten Stand von Mk. 43,— im September. Die Preise zeigten im Jahre 1899 entgegen den vorhergegangenen eine ziemliche Regelmäßigkeit, was wohl darauf zurückzuführen sein dürfte, daß die am 29. März gegründete Centrale für Spiritus-Verwerthung in Berlin bereits ihren Einfluß ausübte und der Spekulation gewissermaßen Einhalt gebot.

Vom 1. Oktober trat die Centrale für Spiritus-Verwerthung in Kraft, welche ihren Abnehmern für Rohspiritus einen Durchschnittspreis von Mk. 45,— bis zum Schluß des Jahres berechnete.

Für die Spritfabriken war der Zeitraum bis zum 1. Oktober 1899 in geschäftlicher Beziehung einer der ungünstigsten. Die Prämien für rectificirte Waare erfuhren wohl vorübergehend eine kleine Aufbesserung, dafür gestaltete sich das Reportgeschäft um so schwieriger.

Infolge des im Frühherbst 1898 eingetretenen Frostwetters und des in den letzten Jahren außergewöhnlich hohen Preisstandes zeigte sich bei der Kundschaft allgemein das Verlangen, den Bedarf zum festen Preise für die laufende Campagne einzudecken. Diese plötzliche Nachfrage war nur mit großen Opfern zu befriedigen. Da die täglich herankommenden Zufuhren nicht ausreichten, um derartige Termingeschäfte zu decken, mußte die Berliner Börse in Anspruch genommen werden, woselbst nur wenig Abgeber am Markte und Deckungen nur zu höheren Preisen zu ermöglichen waren, wodurch die calculirte Rectificationsprämie eine bedeutende Schmälerung erfuhr.

Der Absatz in Rohspiritus resp. Sprit blieb dem vorjährigen ziemlich gleich, nach den Rheinplätzen und Süddeutschland war er wegen der scharfen Konkurrenz mitteldeutscher Spritfabriken unlohnend, in der Provinz blieb er auf demselben Niveau. Der Export hiesiger Marken war minimal, im Consum von denaturirtem Branntwein zu gewerblichen und Brennzwecken machte sich ein wenn auch geringer Mehrverbrauch bemerkbar."

Für die **Likör**fabriken und Destillationen sind nach dem Vorstehenden seit dem 1. Oktober 1899 nur noch die Preise für rectificirten Sprit, wie ihn die Centrale für Spiritusverwerthung festsetzt, maßgebend. Sie verlangt vorläufig 47 bis 48 Mark für 100 l unversteuerten reinen Alkohols, eine Preislage, bei welcher den Likörfabriken, wie sie klagen, nur noch sehr geringer Nutzen bleibt, zumal es ihnen nicht möglich ist, durch eine Preiserhöhung der fertigen Fabrikate einen Theil der Mehrkosten auf die Konsumenten abzuwälzen.

Neben diesem die ganze Branche der Likörfabrikation berührenden Moment hat das Geschäft an unserem Platze noch besonders durch nothwendige Polizeivorschriften über den frühen Schluß einer Reihe von Lokalen zu leiden gehabt.

Dem Export von Likör bereiten die bestehenden Steuervorschriften Schwierigkeiten. Er hat sich deshalb auch im vergangenen Jahre nicht heben können.

* * *

Unsere Zufuhren von Spiritus und Sprit haben betragen dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
bahnwärts vom Inlande	103 285	139 515	105 870	125 769	102 474
„ „ Polen	600	6 225	7 685	12 400	1 902
„ „ Rußland	100	805	110	—	—
zusammen bahnwärts	103 985	146 545	113 665	138 169	104 376
auf der Weichsel	18 500	26 170	20 860	25 930	9 675
seewärts	9 659	8 076	3 101	3 171	2 691
Gesammtzufuhr	132 144	180 791	137 626	167 270	116 742

* * *

Seewärts ausgegangen sind von Spiritus und Sprit nach den zollamtlichen Aufschreibungen: dz:

nach:	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Ost- und Westpreußen . . .	3 210	4 188	4 212	2 970	2 285
Pommern	—	2 188	252	1 232	2
Schleswig-Holstein und Lübeck	1 608	6 674	3 853	9 814	8 713
Hamburg-Altona	13 186	28 242	21 643	40 914	32 694
Bremen und Hannover . .	1 897	2 611	1 590	696	—
dem Rheingebiet	35 209	27 240	27 536	18 172	3 025
holländischen Häfen . . .	22 880	34 512	32 423	20 528	13 509
belgischen Häfen	—	—	—	303	2 323
Frankreich	—	—	—	4 397	1 180
Großbritannien	549	—	—	1 699	1 160
Dänemark	—	1 024	205	485	2 686
anderen Ländern	—	—	2	192	—
	78 539	106 679	91 716	101 402	67 577

* * *

Spirituspreise in Danzig.

(Die Preise verstehen sich für 10 000 Literprozente.)

	Unversteuert, **kontingentirt** (mit Mk. 50 Verbrauchsabgabe).			Unversteuert, **nicht kontingentirt** (mit Mk. 70 Verbrauchsabgabe)		
	Höchster Preis	Niedrigster Preis	Monatl. Durchschnitt	Höchster Preis	Niedrigster Preis	Monatl. Durchschnitt
1899: Januar	59,50	58	58,66	39,50	38,40	39,03
Februar	59,50	57,75	58,38	39,75	38	38,67
März	59,50	58,25	58,54	39,75	38,50	39,10
April	59,25	58,25	58,83	39,50	38,75	39,09
Mai	59,75	59	59,32	40	39,25	39,37
Juni	60	59	59,33	41	39,25	39,57
Juli	—	—	—	42,25	40,75	41,17
August	—	—	—	43	41,75	42,50
September	—	—	—	44	42,75	43,12
Oktober/Dezember*) .	—	—	—	—	—	—
1899	60	57,75	58,89	43	38	40,24
1898	74,50	56	66,22	54,50	36,25	46,55
1897	64	54,75	58,72	44	35,25	39,06
1896	58	50,25	53,25	38	30,75	33,56
1895	58	49,75	53,40	38	30	33,60

*) In Folge des Inkrafttretens des Spiritusringes sind die Aufzeichnungen vom Oktober an eingestellt worden.

V. Zuckerhandel.

Rohzucker. Die bedeutende Betriebsausdehnung, welche die Zucker-Raffinerie in Neufahrwasser nach dem Bau einer zweiten Fabrikanlage genommen hat, sowie die Vergrößerung der Westpreußischen Zucker-Raffinerie in Danzig führte im vergangenen Jahre zu einer wesentlichen Verschiebung des hiesigen Rohzuckergeschäfts insofern, als sich der Export gegen das Vorjahr um ca. 860000 Ctr. verringert hat, dafür aber von den Raffinerien um so größere Quantitäten aufgenommen wurden. Bemerkenswerth ist, daß auch in diesem Jahre rheinische Zucker-Raffinerien wieder mehrfach hiesigen Zucker kaufen und über See beziehen konnten, da die Frachtdifferenz durch die höheren Rohzuckerpreise in Mittel- und West-Deutschland aufgewogen wurde.

Von dem exportirten Rohzucker ging weit über die Hälfte nach Amerika, das Uebrige zum größten Theil nach England, während Schweden und Dänemark nur kleinere Posten aufnahmen.

Die Preise waren während des Jahres bedeutenden Schwankungen unterworfen.

Die rückgängige Conjunktur, die im December 1898 vorherrschte, übertrug sich noch auf die erste Hälfte Januar; von da an machte sich eine bessere Auffassung für den Artikel geltend, die sich namentlich auf die knappen Lagerbestände in den Hafenplätzen gründete (z. B. Lagerbestände in Hamburg ult. Januar 1899 1174000 Ctr. gegen 2404000 Ctr. in 1898). Im Februar wurde zwar die Knappheit an Waare noch nicht so scharf empfunden, und die Preisbesserung betrug, zumal da an den Terminmärkten Pariser Verkäufe drückten, nur etwa ½ Mark. In den folgenden Monaten trat dann eine nur von wenigen vorübergehenden Abschwächungen unterbrochene Aufwärtsbewegung ein, die im Mai mit etwa Mk. 11,30 ihren Höhepunkt erreichte. Die Raffinerien waren stark Käufer und auch Amerika nahm einige Posten auf, so daß das Geschäft unter rapider Abnahme der Vorräthe häufig ein sehr lebhaftes war. So lagerten Ende April in Neufahrwasser nur noch 131 398 Ctr. gegen 1 351 822 Ctr. im Vorjahre, in Stettin 85000 Ctr. gegen 480000 Ctr. im Vorjahre. Diese kleinen Restbestände wurden im Mai und Juni von den Raffinerien zu langsam abbröckelnden Preisen aufgenommen. Im Weiteren ruhte das Geschäft in prompter Waare, abgesehen von Nachprodukten, bis zum Beginn der neuen Campagne gänzlich. Vorverkäufe für neue Ernte hatten schon im Januar bei einem Preise von 9 Mark vereinzelt stattgefunden, nahmen aber im Mai bei um etwa 70 Pfg. gestiegenen Preisen einen stärkeren Umfang an. In den Sommermonaten gingen die Preise sodann analog den Terminoursen auf etwa Mk. 9,25 zurück, da die Berichte über den Stand der Rübenfelder meist eine zufriedenstellende Ernte erwarten ließen.

Ende September wurden die ersten fertigen Zucker zu Mk. 9,55 gehandelt, während Lieferung Anfang October nur Mk. 9,20—9,25 werthete. Im weiteren Verlaufe mußten die Preise bei größeren Zufuhren noch 35/40 Pfg. p. Ctr. nachgeben; da die Raffinerien zunächst durch Aufnahme der vorgekauften Zucker stark in Anspruch genommen waren und auch der Export infolge der Zurückhaltung Englands, welches sich in französischem und belgischem Zucker billiger eindecken konnte, nur wenig Kauflust bethätigte. Zu den gewichenen Preisen machte sich späterhin einige Frage für Amerika geltend, so daß die Preise sofort bis auf Mk. 9,10 stiegen. Im November hatte das Geschäft bei Preisen um Mk. 8,90 herum einen sehr ruhigen Verlauf. Obgleich Amerika Käufer blieb, konnte eine Besserung angesichts der starken Wasserankünfte nicht aufkommen. Verstimmend wirkten auch die Mitte November erschienenen amtlichen Ausbeutezahlen für October: 11,80 % gegen 11,76 % im Vorjahre, sowie die Erhöhung der Licht'schen Ernteschätzung für Europa von 5 300 000 tons auf 5 400 000 tons. Auch im Dezember setzte Amerika seine Käufe fort und kam es vorübergehend zu lebhaftem Geschäftsverkehr, zumal da die Kauflust durch eingetretenes Frostwetter noch besonders angeregt wurde. Wenn trotzdem die Preise im Dezember kaum die Höhe von Mk. 9,— erreichten, so ist dies wohl nur auf den abnorm hohen Geldstand am Ende des Jahres zurückzuführen.

Das Geschäft in russischen Crystallen ist im verflossenen Jahre leider wiederum zurückgegangen. Die Marge zwischen Crystallen tel quel und deutschem Rohzucker Basis 88° Rendement betrug häufig kaum Mk. 1,—, so daß der Zucker in Rußland selbst meist bessere Verwerthung fand; ferner wurde wie im Vorjahre ein großer Theil der über Danzig spedirten Crystalle seitens der russischen Händler direkt nach England verkauft. Der niedrige Werthstand beruhte auf der starken französischen Konkurrenz.

Die hiesigen beiden Raffinerien verarbeiteten in der Campagne 1898/99 an Rohzucker 2 047 000 Ctr. und an eignen Farinen 203 500 Ctr., zusammen 2 250 500 Ctr. Als Durchschnittsrendement des verarbeiteten Rohzuckers ergab sich 90,17 % gegen 89,93 % in der Campagne 1897/98.

Die Spannung zwischen dem Einkaufspreis des Rohzuckers und den Verkaufspreisen der weißen Waare zeigte sich sowohl für den Export wie für den Absatz im Inland nur für das erste Drittel der Campagne günstig, während sie späterhin bei anziehenden Preisen immer geringer wurde und sich schließlich sogar verlustbringend gestaltete. Immerhin ist im ganzen als geschäftliches Ergebniß unserer Raffinerien eine angemessene Verzinsung der Anlage- und Betriebskapitalien zu verzeichnen, wenngleich die Endresultate gegen das Vorjahr zurückgeblieben sind.

Durch den Vorgang Oesterreichs angeregt, sind auch bei uns im vergangenen Jahre die Bestrebungen nach Schaffung eines Zucker-Cartells sehr lebhafte gewesen. Man strebt durch das Cartell eine Steigerung des Inlandspreises um 5 Mk. für den Centner an, was bei rund 13 Millionen Centner Inlandsverbrauch eine Mehreinnahme von 65 Millionen Mark für die Zuckerindustrie ergeben würde. Die Belastung des deutschen Verbrauchs mit diesen 65 Millionen Mark wird aber schwerlich die Zunahme des Konsums fördern, während nach unserer Meinung gerade in dem Streben nach Steigerung des inländischen Verbrauchs das Heil unserer deutschen Zuckerindustrie liegt. Denn wenn erst die Vereinigten Staaten von Amerika ihre neuen Erwerbungen pacificirt haben werden und ihren eignen Zuckerbedarf aus der Produktion dieser Gebiete decken können, so hören sie auf, Zucker zu importiren, sie treten vielleicht sogar in den Kreis der Zuckerexportländer. Betrug doch die Zuckerproduktion Cubas, die während des spanisch-amerikanischen Krieges auf 2 Millionen Centner zurückgegangen war, vier Jahre vorher — bei spanischer Geldarmuth und Mißwirthschaft — 23 Millionen Centner. Wie wird sie emporschnellen, wenn die Kapitalskraft der Vereinigten Staaten in die Perle der Antillen strömt! Die deutsche Zuckerproduktion des Jahres 1899 wird auf 37 Millionen Centner geschätzt; rechnet man davon 13 Millionen Centner Inlandsverbrauch ab, so sind also 24 Millionen Centner auf den Export angewiesen. Den größten Theil dieses Quantums haben die Vereinigten Staaten an sich gezogen. Fallen sie als Abnehmer unsres Zuckerüberschusses weg, so kann die bisherige Zuckerproduktion nur aufrecht erhalten werden, wenn billige Inlandspreise den heimischen Verbrauch erhöhen. Was in dieser Hinsicht zu erreichen ist, zeigt uns das Beispiel Großbritanniens: dort kostet das Pfund weißen Zuckers nur etwa 12 Pfennig und infolgedessen beträgt der Verbrauch im Jahr für den Kopf der Bevölkerung etwa 75 Pfund; dagegen stellt sich in Deutschland, das den Zucker für England hauptsächlich produzirt, bei einem Zuckerpreis von 25 Pfennig für das Pfund der Verbrauch für den Kopf der Bevölkerung auf jährlich nur 25 Pfund. Der deutsche Rohzucker kostet durchschnittlich 10 Mark für den Centner und ebensoviel muß er an Inlandsabgabe tragen. Diese Abgabe nach und nach so weit als möglich herabzusetzen und dadurch den inländischen Verbrauch zu heben, sollte das Ziel des Strebens der deutschen Zuckerindustrie sein.

Uebersicht der Zufuhren (ausschl. der direkten Zufuhren an die hiesigen Raffinerien), Lagerbestände und Verladungen von inländischem Rohzucker in Danzig.

(Sack zu 100 kg netto):

		Lagerbestände am 1. des Monats:	Zugang im Monat:	Abladungen seewärts:	Versand an inländische Raffinerien:
1899:	Januar	414 877	23 301	23 473	22 795
	Februar	414 705	—	160 315	60 182
	März	225 625	—	69 120	77 381
	April	103 270	8 904	46 475	47 398
	Mai	65 699	35 943	51 990	46 559
	Juni	49 652	9 274	26 220	28 000
	Juli	32 706	11 233	24 083	12 069
	August	19 856	18 034	33 996	—
	September	3 894	14 556	11 802	—
	October	6 648	173 264	12 586	4 500
	November	167 326	474 205	17 960	23 500
	Dezember	623 571	115 981	184 365	21 950
zusammen	1899:	—	884 695	662 385	344 334
	1898:	—	1 294 400	1 145 502	471 015
	1897:	—	1 519 367	875 798	400 146

Von **Abladungen seewärts** gingen nach:

(Sack zu 100 kg):

1899:	Groß-britannien	Schweden	Dänemark	Amerika	Hamburg	den Nieder-landen	Zusammen
Januar	23 473	—	1 000	121 063	—	—	23 473
Februar	38 252	—	—	55 721	—	—	160 315
März	13 399	—	—	—	—	—	69 120
April	41 481	4 994	—	—	—	–	46 475
Mai	22 055	—	—	29 935	—	—	51 990
Juni	16 647	9 073	500	—	—	—	26 220
Juli	15 904	3 180	1 000	—	—	—	20 084
August	12 815	—	—	16 181	5 000	—	33 996
September	11 802	—	—	—	—	—	11 802
Oktober	11 086	—	1 500	—	—	—	12 586
November	5 000	—	500	12 460	—	—	17 960
Dezember	24 411	—	500	158 954	500	—	184 365
zusammen 1899	236 325	17 247	5 000	394 314	5 500	—	658 386
1898	447 841	—	9 500	682 492	—	—	1 139 833
1897	203 197	—	—	668 595	—	4 006	875 798

* * *

Von **russischem Zucker** — Roh- und Krystallzucker waren: dz:

1899:	Anfangs des Monats auf Lager:	Zugang:	Die Verschiffungen betrugen:	Groß-britannien:	Amerika:	Finland:	Anderen Ländern:
Januar	18 400	—	1 975	1 875	—	100	—
Februar	16 098	1 125	3 000	3 000	—	—	—
März	14 223	—	5 625	5 625	—	—	—
April	7 185	18 222	3 735	3 735	—	—	—
Mai	21 672	8 001	17 245	3 050	—	14 195	—
Juni	12 428	3 057	4 950	4 950	—	—	—
Juli	10 535	633	7 568	7 568	—	—	—
August	3 600	200	1 300	900	400	—	—
September	2 500	6 900	2 600	2 600	—	—	—
Oktober	7 000	40 173	15 488	14 163	—	1 325	—
November	31 685	63 422	46 415	40 370	—	6 045	—
Dezember	48 692	14 875	20 222	20 122	—	—	100
1899	—	156 608	130 123	107 958	400	21 665	100
1898	—	188 987	232 162	72 248	76 464	56 430	27 020
1897	—	206 075	276 065	179 135	33 495	56 405	7 030

* * *

Nach den zollamtlichen Anschreibungen sind 1899 **seewärts** ausgeführt worden: dz:

nach	Rohzucker (Statistisches Waren-Verzeichniß Nr. 699)	Raffinirter Zucker (Stat. W.-V. Nr. 700)	Rohzucker von mindestens 90 % Zuckergehalt und raffin. Zucker von unter 98, aber mindestens 90 % Zuckergehalt (St. W.-Verz. Nr. 701)	Kandis und Zucker in Broden und Würfeln sowie Krystalle von mindestens 99½ % Zuckergehalt (Stat. W.-Verz. Nr. 702)	Alle übrigen harten Zucker (Stat. W.-Verz. Nr. 703)	Zusammen
Ost- und Westpreußen	—	—	—	10 540	—	10 540
Pommern	—	—	—	3 349	—	3 349
Schleswig-Holstein u. Lübeck	—	—	—	1 260	55	1 315
Hamburg	—	5	9 500	499	—	10 004
Hannover, Oldenburg und Bremen	—	—	—	2 307	122	2 429
dem Rheingebiet	—	101	36 963	45 497	50	82 611
Dänemark	—	100	2 751	19 382	473	22 706
Schweden	—	1 525	14 436	—	—	15 961
Rußland	—	21 636	—	—	—	21 636
Großbritannien	13 996	69 415	235 618	632 630	283	951 942
den Niederlanden	—	45 160	—	7 617	—	52 777
Belgien	—	—	20	1 678	—	1 698
Nord-Afrika	—	—	—	2 880	—	2 880
den Vereinigten Staaten von Amerika	—	—	365 516	—	—	365 516
Britisch Nordamerika	—	—	36 890	—	—	36 890
zus. 1899	13 996	137 942	701 694	727 639	983	1 582 254
1898	71 304	122 342	1 202 466	667 614	19 523	2 083 249
1897	32 037	205 955	873 906	522 798	394	1 635 090

Danziger Börsennotirungen für inländischen Rohzucker 1899.

	Transitpreis franco Neufahrwasser pr. 50 kg incl. Sack: Rendement:					
	88°:			75°:		
	Niedrigster Preis:	Höchster Preis:	Monatl. Durchschnitt:	Niedrigster Preis:	Höchster Preis:	Monatl. Durchschnitt:
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
Januar	9,—	9,42½	9,14	6,97½	7,30	7,16
Februar	9,20	9,65	9,43	7,25	7,55	7,40
März	9,55	9,92½	9,80	7,50	7,82½	7,69
April	9,92½	11,—	10,55	7,85	9,15	8,54
Mai/September	—	—	—	—	—	—
Oktober	8,65	9,25	8,98	7,20	7,35	7,29
November	8,80	8,95	8,87	7,07½	7,20	7,14
Dezember	8,80	9,—	8,94	7,—	7,25	7,11

VI. Holzhandel.

Die fortgesetzt steigende Bewegung des Welthandels hat auch 1899 ihre Wirkung auf den Holzhandel ausgeübt, wenn auch im Handel Danzigs diese Wirkung nicht mehr so allgemein zum Ausdruck kam wie 1898 mit seiner heftigen Anspannung aller Werthe. Fast alle Artikel aus Kiefern- und Tannenholz waren stark begehrt bei anziehenden Preisen, Eichenholz aller Art dagegen ließ bereits lebhaft den Widerstand bemerken, den der Konsum allzu hohen Preisen entgegensetzt. Die hohen Preise sind nicht Folge übertriebener Steigerungen auf der Seite der Produzenten und Händler, deren Gewinne sich vielmehr in durchaus normalen Grenzen hielten. Aber der stetig wachsende Bedarf Rußlands, Oesterreichs und Deutschlands an Holz eigener Erzeugung hat — zumal in den beiden ersteren Ländern — die Wälder in erreichbarerer Nähe vernichtet. Mit dem zunehmenden Bahnbau dringt man zwar immer weiter in bisher unberührte Holzdistrikte: aber die Steigerung der Arbeitslöhne, die Schwierigkeit und Vertheuerung der Ausfuhr aus den Forsten zu den Eisenbahnen und den Flüssen, die längeren Eisenbahnstrecken und die höheren Flußfrachten erhöhen den an sich gestiegenen Holzpreis in einem solchem Maße, daß nur bei sehr hohen Preisen die Produktion rentabel wird.

Die Höhe der Preise giebt dem Konsum Anlaß, nach Ersatz Ausschau zu halten. So hat, wie dies schon in unserem letzten Berichte erwähnt ist, die früher so arg vernachlässigte Tanne plötzlich große Beachtung gefunden, weil ihr Preis sie zum Ersatz der Kiefer brauchbar machte. Während 1897 nur 16 043, 1898 schon 50 082 Stück tannene Balken und Mauerlatten die deutsche Grenze bei Schilno überschritten, ist diese Zahl 1899 auf 144 815 Stück gestiegen, hat sich also nahezu verdreifacht. Aehnlich verhält es sich mit Eisenbahnschwellen. Die kieferne Schwelle hat die eichene zurückgedrängt. Dies kommt noch nicht in der Einfuhr von 1899 zum Ausdruck, wohl aber in dem Umstande, daß der Markt für kieferne Schwellen fast bis zum Jahresschlusse rege blieb, während ziemlich bedeutende Posten eichener Schwellen unverkäuflich in den Händen der ursprünglichen Eigner verblieben. Bei einem dritten Artikel, der für Danzig Bedeutung hat, war Aehnliches zu beobachten. Eichene Plançons waren so theuer geworden, daß große Abnehmer Englands sich in verstärktem Maße den anerkannt geringerwerthigen, aber erheblich billigeren amerikanischen Eichen zuwandten.

Die Steigerung des Werthes von Holz hat 1899 zum Theil solche Höhe erreicht, daß eines der ersten englischen Häuser in seinen Monatsberichten im Januar 1900 den bemerkenswerthen Satz schrieb: „Holz ist so theuer geworden, daß es fast zum Luxusartikel geworden ist.“ Es ist schon erwähnt, daß die erhöhten Gestehungskosten von großem Einflusse auf die Preishöhe sind. Andrerseits ist aber auch nicht zu verkennen, daß die hohe Preislage einen starken Anreiz auf erhöhte Produktion ausübt und daß — um den erhofften Gewinn recht groß werden zu lassen — schlechte Waare in besonders hohem Maße herangeschafft wird. Thatsächlich wurden im Herbste 1898 und im Frühjahr 1899 für sehr minderwerthige Waaren, z. Th. aus lokalen Ursachen vorübergehender Art, sehr hohe Preise bezahlt. In der Hoffnung auf Erhaltung dieses Ausnahmezustandes sind dann 1899 aber so große Mengen solcher schlecht gearbeiteten, fehlerhaften, kurzen, schwachen kiefernen Mauerlatten gearbeitet worden, daß sie den Markt weit über seine Aufnahmefähigkeit hinaus belasteten. Es wird geraumer Zeit und gesunkener Preise bedürfen, um diese Mengen abzusetzen.

Der Absatz im Frühjahr 1899 war sehr lebhaft und gefördert durch nicht übermäßig hohe Frachtsätze. Soweit die Abladungen im Frühjahr bewirkt werden konnten, war auch hinreichender Dampferraum vorhanden — Segelschiffe verschwinden leider mehr und mehr —, als aber der britisch-afrikanische Krieg in wachsendem Maße ganze Flotten beschäftigte, machte sich der Mangel an Räumten sehr unangenehm fühlbar. Räumte waren zeitweise überhaupt nicht erhältlich, abgesehen von den stark belasteten regelmäßigen Linien. Diese Schwierigkeit, die eine rechtzeitige, normale Räumung der Läger aufhielt, wurde aber noch gesteigert, als der Winter ungewöhnlich früh, schon im Dezember mit dauernder Eisbildung einsetzte, stürmisches Wetter herrschte und Hochfluthen eintraten, wie sie hier überaus selten sind. Durch diese elementaren Ereignisse wurden die Verschiffungen zum Theil vollständig unmöglich, zum Theil wurden sie für Schiffe und Ablader sehr langwierig und kostspielig. Dampfer, die sonst drei bis fünf Tage laden, brauchten bis zu vierzehn Tagen zur Beladung, die Kosten wuchsen für beide Theile

weit über den möglichen Gewinn. Trotz der Anstrengungen, die gemacht wurden, die Herbstabladungen zu beendigen, mußte die Ausführung vieler Abschlüsse bis zum Frühjahr 1900 vertagt werden.

Immerhin waren die hiesigen Holzhändler im sicheren Besitze ihrer Waare, die sie eben nur nicht von der Stelle bringen konnten. In traurigen Gegensatz hierzu kamen die Importeure, deren Besitz durch die Sturmfluth auf das Schwerste gefährdet worden ist. Wir haben stets zu beklagen gehabt, daß die Holzzufuhren sehr ungleich hergelangen und daß ihr Haupttheil erst ganz kurz vor Schluß der Schifffahrt unsern Hafen erreicht. Es ist nur schwer möglich, die plötzlich angelangten Holzmassen schnell sicher unterzubringen. Der neue Holzhafen oberhalb Plehnendorf, der bepfählt ist und Abhilfe geben sollte, erwies sich 1899 als zu klein; es mußte daher für die Unterbringung der Traften der noch nicht bepfählte Theil zu Hilfe genommen werden. Seine Benutzung erschien ganz unbedenklich, weil er so weit von der alten Weichselmündung bei Neufähr entfernt ist, daß erfahrungsgemäß Schädigungen an jener Stelle kaum denkbar waren. Auch dieses Mal kam ein sehr großer Theil der Traften ganz dicht hintereinander erst in der zweiten Hälfte November an. Es wurde, unter Verlängerung der Flößungs-Dienststunden in der Schleuse bei Einlage, so schnell als möglich ausgeschleust, und es gelang auch, alle Traften in das Hafengebiet oberhalb Plehnendorf zu bringen. Doch war es nicht mehr möglich, alle Traften ordnungsmäßig anzulegen und so kam es, daß 56 Traften, nur um ihnen eine vorübergehende Unterkunft zu gewähren, in den sogenannten „Sack" oberhalb Einlage —, der von der Schleuse aufwärts bis zur Kupirung der Weichsel reichende Theil des todtgelegten Stromes, — gelegt wurden. Kaum waren sie dort angelangt, so steigerte sich das Wasser durch Staufluth aus der Ostsee in solchem Maße, daß in einer Nacht fast diese ganzen 56 Traften losgerissen, über einen älteren Schutzdamm hinübergeschoben und dort zerbrochen und durcheinander geworfen wurden. Nachdem die Fluth sich verlaufen hatte, lagen nun etwa 50 Traften trocken.

Welche Maßnahmen wir ergriffen haben, zunächst um die Aufräumungsarbeiten in einer alle Betheiligten nach Möglichkeit zufriedenstellenden Weise auszuführen, weiterhin aber, um der Wiederkehr ähnlicher Ereignisse vorzubeugen, ist in unserem Thätigkeitsbericht des Näheren dargelegt.

Die Zufuhr Danzigs auf der Weichsel und mit der Eisenbahn hat betragen:

1897:	520 845	Festmeter im Werthe von Mk.	14 374 000
1898:	665 055	„ „ „ „ „	20 219 500
1899:	717 160	„ „ „ „ „	21 878 000

Die Zufuhr des Jahres 1899 übertrifft damit alle früheren Jahre. Während die Vermehrung 1898 (gegen 1897) der Menge nach rund 27,5 %, dem Werthe nach rund 40 % betragen hatte, ist der Zuwachs 1899 (gegen 1898) für beide Kategorien nur rund 8 %. Die verhältnißmäßig geringe Steigerung im Werthe, trotzdem viele Holzwaaren sehr bedeutend im Preise gestiegen waren, findet ihre Erklärung in der bereits erwähnten übermäßigen Zufuhr geringwerthiger Hölzer, zum Theil auch in dem Weichen der Preise für eichene Hölzer.

Die Gesammtzufuhr der wichtigsten Holzgattungen auf der Weichsel über die Grenze bei Schilno war die folgende:

	1897:		1898:		1899:	
kieferne Rundhölzer . . .	516 794	Stück	704 634	Stück	692 271	Stück
„ Balken, Mauerlatten	636 462	„	735 714	„	921 485	„
„ Sleepers	597 681	„	661 907	„	937 641	„
„ Schwellen	1 555 359	„	1 656 025	„	1 670 136	„
eichene Rundhölzer . . .	6 914	„	11 891	„	13 744	„
„ Rundschwellen . .	300 249	„	248 007	„	100 562	„
„ Plançons	28 460	„	51 920	„	52 920	„
„ Schwellen	191 285	„	470 472	„	544 315	„
„ Weichenschwellen .	47 412	„	126 584	„	26 410	„
„ Stäbe	568 698	„	810 239	„	394 315	„
„ Blamiser-Stäbe . .	48 732	„				
„ Kreuzhölzer	14 136	„	11 704	„	24 251	„
tannene Balken und Mauerlatten	16 043	„	50 082	„	144 815	„
„ Rundhölzer . . .	47 323	„	46 562	„	26 732	„

Danzigs Handel war an dieser Einfuhr, wie folgt betheiligt:

1897: 520 845 Festmeter im geschätzten Werthe von Mk. 14 374 000,
1898: 665 055 „ „ „ „ „ „ 20 210 500,
1899: 717 160 „ „ „ „ „ „ 21 878 000.

In dieser Gesammtziffer der Zufuhr ist auch die Zufuhr bahnseits mitenthalten. Näheres ergeben die Uebersichten, die weiter unten folgen.

Die Einfuhr betrug in Schilno nach Traften:

1897: 1788 Traften; davon gingen nach Danzig: 668 Traften,
1898: 2223 „ „ „ „ „ 814 „
1899: 2232 „ „ „ „ „ 896 „

Die Ausfuhr seewärts, deren Einzelnheiten ebenfalls folgen, betrug:

1897: 272 257 Tonnen,
1898: 265 061 „
1899: 308 356 „

Vorbemerkung: In den folgenden Angaben verstehen sich — von besonders bemerkten Ausnahmen abgesehen — die Preise für den Kubikfuß (englisch, rheinländisch oder altfranzösisch) unverzollt.

Kieferne Balken. (Englisch Maß): Die Zufuhr war im Ganzen rund 40 000 Stück größer als 1898. Sie enthielt ungefähr 30 000 Stück russische Balken, bei denen indessen sehr lange Partieen knapp vertreten waren. Der Absatz war gut zu recht festen Preisen. Balken in den Durchschnittslängen von 24 bis 26 Fuß waren wiederum knapp. Die Hauptmenge der Zufuhr entfällt auf die Längen von 18 bis 24 Fuß mit etwa 19 bis 21 Fuß Durchschnittslänge und auf Balkenenden von 9 bis 17 Fuß. Der Bedarf in kurzen Hölzern konnte kaum befriedigt werden In Folge dessen ist der Preis für Enden dem für Balken ganz nahegerückt und der starke englische Begehr für Balkenenden (Crossings) hat es bewirkt, daß auch ein großer Teil der langen Balken, besonders in den Stärken von 13 bis 15 Zoll zu Enden zerschnitten worden sind. Die Preise für Balkenenden und für Balken von 19 bis 21 Fuß Durchschnittslänge stiegen von 90 Pf. im Januar bis auf 112 Pf. im Dezember; für 16 Zoll und mehr wurden 10 Pf. weniger gezahlt. Es bedangen ferner je nach Beschaffenheit und Sortiment: Balken von einer Durchschnittslänge von 22 bis 26 Fuß 95 bis 125 Pf., von 26 bis 32 Fuß 105 bis 135 Pf.

Kieferne Mauerlatten. (Rheinl. M.) Die Zufuhr war mit 321 280 Stück um rund 18 000 Stück größer als 1898. Da aber ein sehr großer Theil auf minderwerthige, kurze, schwache Mauerlatten entfiel, so war die Zufuhr guter Mauerlatten in mittleren Dimensionen sehr knapp. In Folge des starken Berliner Bedarfs, für den im wesentlichen nur kurze Mauerlatten in Frage kommen, und des durch die hohen Preise erschwerten Exports nach England und Frankreich, der sich vorzugsweise auf lange, starke Mauerlatten erstreckt, war der Preisunterschied zwischen kurzen und langen starken Mauerlatten fast verwischt. Es bedangen: 4/4—7/8″ 16—24 Fuß Durchschnittslänge 55 bis 85 Pf., 25 bis 30 Fuß Durchschnittslänge 70 bis 95 Pf.; 8/8—10/11″ alle Durchschnittslängen 18 Fuß und darüber 95 bis 112 Pf. Weichen-Mauerlatten 8/8—10/11″ 10—17 Fuß brachten 80 bis 87 Pf.

Kieferne Sleepers. (Engl. M.) Die Zufuhr betrug 907 546 Stück gegen 658 923 im Vorjahre, war also um 248 623 größer. Trotz dieser sehr großen Zufuhr stiegen die Preise in Folge lebhaften englischen Begehrs. Es bedangen: 10/10″ 75 bis 86 Pf.; 12/12″ 70 bis 78 Pf.; 9/9″ Mk. 2,50 bis Mk. 3,50 für ein Stück.

Kieferne Plattschwellen. (Rheinl. M.) Die Zufuhr war mit 797 863 Stück um rund 230 000 Stck. größer als 1898 und fand zunächst bei steigenden Preisen guten Absatz. Gegen den Schluß des Jahres drückte indessen starke Zufuhr und verminderter Bedarf auf die Preise. Einige Partieen blieben unverkauft. Es bedangen: 6/10″ Mk. 2,70, 2,60—3,05—2,90; 6/9″ Mk. 2,70, 2,40—2,85—2,70; für ein Stück verzollt.

Kiefernes Rundholz. (Rheinl. M.) Die Zufuhr war um 23 000 Stück kleiner als 1898. Feinste Partieen von 35—65 Kubikfuß Stärke bedangen bis 87 Pf.; mittlere von 40—55 Kubikfuß 63—80 Pf.; geringe 53—65 Pf.

Tannene Balken und Mauerlatten. (Rheinl. M.) Die Zufuhr war mit 112 589 Stück um rund 82 000 Stück größer als 1898. Trotzdem fand die gute Waare schlanken Absatz bei langsam anziehenden Preisen. Der Haupttheil der Zufuhr kam auf Lieferungsabschluß, unverkauft kamen meist untergeordnete

Partieen. Es wurden bezahlt 55—65 Pf. für gute, 45—53 Pf. für fehlerhafte Partieen. Die Durchschnittslänge dürfte im Ganzen etwa 23 Fuß gewesen sein. Das meiste Holz war von 5/5—9/9″.

Eichene Plançons. (Französ. M.) Die Zufuhr war um rund 7000 Stück geringer als 1898, trotzdem war sie zu groß für den abnehmenden Bedarf. Es blieben große Partieen unverkauft. Gute Waare bleibt knapp, von fehlerhafter war überreichlich vorhanden. Es bedangen: feinste Partieen von 20/22 Fuß Durchschnittslänge und 25/28 Kubikfuß Durchschnittsstärke 250 bis 275 Pf. im Frühjahr, 230 bis 260 Pf. im Herbste. Stärkere Partieen wurden bis zu 290 Pf. bezahlt; 16/18 Fuß Durchschnittslänge bei 17/21 Kubikfuß Stärke 150 bis 220 Pf.; abfallende Partieen und Enden je nach Stärke und Beschaffenheit 130—160 Pf.

Eichene Rundklötze. (Rheinl. M.) Die Zufuhr ist von 226 269 Stück 1898 auf 105 765 Stück, also um mehr als die Hälfte gefallen. Sie genügte dem Bedarfe nicht und erzielte zunächst höhere Preise. Die belgische Staatsbahn hat aber gegen Schluß des Jahres die gestiegenen Preise nicht bewilligt. Die Preise für das Stück betrugen für: 10¼″ 5,20 bis 5,70 Mk., 11″ 6,20 bis 6,70 Mk., für 12″ 6,60 bis 7 Mk.

Eichene Platt-Doppelschwellen. (Rheinl. M.) Die Zufuhr war um etwa ein Sechstel geringer als 1898. Im Beginn des Jahres stiegen die Preise. Wegen geringeren Bedarfs der deutschen Staatsbahnen flauten sie gegen Schluß erheblich ab. Größere Partieen blieben unverkauft. Es bedangen das Stück: 6/10″ 2,70 m lang 4,65 bis 4,40 Mk., 6/9″ 2,70 m 4,20 bis 4,00 Mk., 5/8 bis 6/8″ 2,50 m lang 2,35 bis 2,20 Mk.

Eichene Weichenschwellen. (Engl. M.) Es wurde bezahlt: für 6/10″ 10—12 Fuß lang 55 bis 60 Pf., 13 Fuß und mehr 75—80 Pf.

Eichene Stäbe. Das Geschäft war geringfügig. Die Preise hoben sich gegen Schluß des Jahres bis auf 180 Mk. das Schock Pipen I.

Eichene Blamiserstäbe, namentlich solche in kurzen Dimensionen, wurden lebhaft gehandelt; der Preis betrug im Durchschnitt 10 Mk. für das Schock.

* * *

Danzigs Holzzufuhr auf der Weichsel und der Eisenbahn.

Gattung der Hölzer.		Stückzahl.	Geschätzter Festmeter-Inhalt.	Geschätzter Einkaufswerth. Mk
Kiefern:	Balken	149 420	92 160	3 340 400
	Mauerlatten	321 280	79 450	2 056 200
	Sleepers	907 546	162 290	4 641 200
	Schwellen einschl. Doppelschwellen	797 863	85 050	2 181 500
	Kleinbahnschwellen	27 669	1 710	42 900
	Rundhölzer	75 317	116 410	2 636 100
Tannen:	Balken und Mauerlatten	112 589	41 760	810 600
	Rundholz	5 746	8 000	129 300
Eichen:	Balken, Krumm- und Kreuzhölzer	7 939	540	16 700
	Plançons	39 315	32 280	2 232 700
	Rundholz	3 085	1 430	46 200
	Stäbe	919 Schock (red. auf Pipen I)	1 240	151 600
	Parquetbretter	6 438	20	1 600
	Blamiser	3939 Schock	640	39 400
	Speichen	106 020	330	12 400
	Rundklötze	105 765	16 350	687 500
	Halbrunde Schwellen	8 983	690	28 800
	Plattschwellen	419 040	42 870	1 776 300
	Doppelschwellen	97 918	19 670	832 300
	Kleinbahnschwellen	59 601	3 220	65 500
Elsen:		17 633	6 540	137 700
Birken:		368	230	2 600
Eschen:		480	240	7 800
Linden:		2	—	—
Rüstern:		57	40	700
	Insgesammt 1899:		713 160	21 878 000
	1898:		665 055	20 219 500
	1897:		520 845	14 374 000

Verladungen von Bau- und Nutzholz seewärts

(nach den zollamtlichen Anschreibungen, in dz.):

Im Jahre 1899 sind ausgegangen nach Häfen von:	1. roh- u. beschlagen, waldrechtet (Statist. W.-V. Nr. 422)	2. Faßdauben (St. W.-V. Nr. 423 und 427)	3. behauen und vorgearbeitet (St. W.-V. Nr. 426)	4. Säge- und Schnittwaaren (St. W.-V. Nr. 430)	1—4 Zusammen: 1899	1898	1897
Ost- und Westpreußen	—	3 087	—	—	3 087	684	820
Pommern	742	75	256 381	80 097	337 295	188 013	169 979
Mecklenburg	—	—	14 000	5 649	19 649	22 595	34 155
Schleswig-Holstein a. d. Ostsee und Lübeck	1 848	1 026	42 298	34 943	80 115	112 627	67 422
Schleswig-Holstein a. d. Nordsee	2 340	—	6 594	3 750	12 684	15 673	19 562
Hamburg	21 268	64	518	11 583	33 433	44 688	44 015
Bremen, Hannover, Oldenburg	20 555	—	47 983	36 239	104 777	147 988	73 461
dem Rheingebiet	4 441	10 005	13 387	9 882	37 715	104 522	64 156
Dänemark	11 619	1 228	178 094	36 586	227 527	223 691	338 306
Norwegen	—	—	—	—	—	945	—
Rußland	—	—	—	—	—	2 080	7 215
Großbritannien	19 980	3 301	1 496 826	67 444	1 587 551	1 172 465	1 240 129
den Niederlanden	65 406	10 328	139 594	27 209	242 537	241 409	268 322
Belgien	106 155	—	182 953	17 178	306 286	292 777	274 088
Frankreich	6 026	—	50 700	10 078	66 804	75 724	104 891
Spanien	11	—	7 879	—	7 890	4 034	8 585
Portugal	11	4 390	4 213	105	8 719	693	7 460
Malta	—	—	6 470	—	6 470	—	—
Ver. Staaten v. Amerika	—	—	—	1 024	1 024	—	—
1899:	260 402	33 504	2 447 890	341 767	3 083 563	—	—
1898:	283 397	25 267	2 008 219	333 725	—	2 650 608	—
1897:	192 127	23 124	2 183 748	323 567	—	—	2 722 566

VII. Kolonial- und Materialwaaren-Handel.

Kaffee. (Die angegebenen Preise gelten für $^1/_2$ kg, verzollt). Der Preisrückgang, von dem das Jahr 1898 in Folge der anhaltenden Ueberproduktion beherrscht war, setzte sich auch den größeren Theil des Jahres 1899 hindurch fort; erst im Oktober erfolgte ein Umschlag zum Bessern.

Santos-Kaffees gaben noch ca. 6 Pf. pro $^1/_2$ kg nach und gut ord. wurde zu 50—48 Pf., reell zu 52 Pf. und superior zu 54 Pf. gehandelt. Bei diesen Werthen konnten sich die letztjährigen Preise sämmtlicher Kaffees anderer Provenienzen nicht behaupten und sie fanden erst nach einem Abschlag von 12 bis 18 Pf. Aufnahme.

Der Konsum hat in Santos, dem gangbarsten Kaffee, in Folge der seit 1897 bestehenden Ueberproduktion und bei den anhaltend nachlassenden Preisen jährlich etwa 10 % zugenommen, so daß 1899 gegen 1896 einen Mehrverbrauch von etwa 30 % zeigt. Dieser größere Konsum deckte sich ziemlich mit der Produktion, und da die Anfuhren aus der neuen 1899/1900er Brasilianischen Ernte gegen das Vorjahr anhaltend kleiner blieben, so wurde angenommen, daß die neue Ernte den erhöhten Konsum nicht decken dürfte. Infolge dessen trat eine anhaltende Aufwärtsbewegung ein, die für Santos etwa 10 Pf., für die anderen Kaffees 10 bis 16 Pf. betragen dürfte.

Der Handel war im ersten Theil des Jahres schleppend; später wurde er bei steigenden Preisen lebhaft.

Bezahlt wurde (in Pfennigen) für:

Santos ordinär	52/48—52/56	Central-Amerika grün	70/ 60— 65/ 80
„ regulär	55/50—56/60	Guatemala	100/ 80— 85/100/110
„ good	58/52—58/62	Java grün	105/ 85— 85/110
„ superior	60/54—62/65	„ gelb	120/ 95—100/130
„ prima	63/57—64/68	„ braun	130/120—115/135/140
Domingo ordinär	66/60—65/70	Menado	170/135—140/180
„ mittel	75/70—78/85	Ceylon und Ostindia	130/80/75—80/130
„ hochfein und fein	100/90—95/105	Mocca arab.	120/110/105—115/125

Nach den zollamtlichen Angaben über den Waaren-Ein- und Ausgang sind seewärts über unseren Hafen von Kaffee eingeführt worden:

	dz zu 100 kg: 1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
von Stettin	1 237	1 386	1 458	1 571	1 059
„ Kiel und Lübeck	187	1 028	678	202	1 173
„ Hamburg	24 376	23 997	24 655	21 869	18 291
„ Bremen	1 472	1 387	1 349	1 631	1 880
„ dem Rheingebiet	25	—	135	—	—
„ Kopenhagen	452	771	602	103	590
„ England	3 866	2 440	1 748	1 501	2 907
„ Holland	3 513	2 696	3 688	2 965	2 359
„ Belgien	1 239	2 788	1 762	639	960
„ Frankreich	896	—	—	—	293
	37 263	36 493	36 075	30 481	29 512

Versandt wurden mit der Bahn 6585 dz nach Ost- und Westpreußen, 355 dz nach Pommern, 290 dz nach Posen und 13 585 dz nach Polen, zusammen 20 815 dz gegen 19 615 dz im Jahre 1898.

Reis. (Die angegebenen Preise gelten für 50 kg, verzollt).

Der Preis blieb in den ersten Monaten des Jahres in ordinärer und Mittel-Waare ziemlich stabil, gab alsdann etwa 25 Pf. nach, erholte sich aber theilweise gegen Schluß des Jahres. Nur Moulmain, Patna und Japan blieben in Folge des geringen Ernte-Ausfalles bei etwa 1 bis 1½ Mark höheren Preisen steigend.

Bezahlt wurde für:

Arracan ordinär	Mk. 11,70—11,40	Rangoon Vorlauf	12,50—12,75—12,25
„ Mittel	„ 12,00—11,80	Moulmain Mittel	14,00—15,00
„ Vorlauf	„ 13,75—13,00	„ fein	15,00—16,50—17,00
Rangoon ordinär	„ 11,40—11,60—11,40	Patna-Tafel-Reis	18,00—19,00—20,—
„ Mittel	„ 12,00—12,25—11,70	Japan-Tafel-Reis	16,50—17,50—20,00

Es wurden seewärts eingeführt dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
von Stettin	139	287	210	224	229
„ Schleswig-Holstein und Lübeck	4 188	11 334	10 457	10 174	5 633
„ Hamburg	14 357	8 263	9 499	11 464	5 139
„ Bremen	18 791	34 985	16 152	21 244	14 462
„ Kopenhagen	11 560	9 960	6 395	7 273	10 589
„ England	1 187	153	390	604	1 109
„ Holland	584	1 481	819	564	1 630
„ Belgien und Frankreich	—	—	362	34	50
zusammen	50 806	66 463	44 284	51 581	38 841

Versandt wurden:

bahnwärts:					
nach West- und Ostpreußen	15 640	24 145	14 135	12 490	10 813
„ Pommern und Posen	3 140	4 855	3 020	3 085	2 321
„ Polen	6 255	1 470	2 360	1 220	1 215
zusammen	25 035	30 470	19 515	16 795	14 349

	1899	1898	1897	1896	1895
stromwärts:					
nach der Provinz und nach Polen . .	48 075	34 655	30 355	35 775	32 285
zusammen	73 110	65 125	49 870	52 570	46 634

Von **Gewürzen** sind hier seewärts, zumeist über Hamburg und Großbritannien, eingegangen:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Pfeffer und Piment	5 927	5 521	6 047	5 684	5 785
Andere Gewürze	1 362	1 573	1 472	2 364	1 429
zusammen	7 289	7 094	7 519	8 048	7 214

Ein großer Theil dieses Importes geht lediglich in Spedition über unsern Hafen.

Pfeffer war während des ganzen Jahres gut gefragt. Die Ernte war nicht besonders groß, daher stiegen die Preise allmählich.

Es kosteten 50 kg Ia. schwarz Singapore-Pfeffer cif Danzig, transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dez.
48	50	51,50	53	50	49,50	51,50	53	54	55	57	57

Piment. Das Angebot war reichlich; die Preise fielen daher in der ersten Hälfte des Jahres; vom Juli ab blieben sie bis zum Jahresschluß stabil.

Ia. gesiebt Jamaica-Piment kostete 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Oct.	Nov.	Dez.
47	49	49	50	41	38	37	37,50	37	37	37	37

Südfrüchte. Seewärts sind hier importirt worden:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Rosinen . . . . dz:	4 414	3 363	4 100	3 492	4 608
Korinthen . . . . „	1 061	1 158	1 003	5 873	5 978
Mandeln . . . . „	1 515	1 373	1 720	1 941	1 537
Andere Südfrüchte . . . . . . „	8 450	7 809	6 678	5 519	4 251
zusammen dz:	15 440	13 703	13 501	16 825	16 374

Rosinen waren in der ersten Hälfte des Jahres gut bewerthet. Die Aussichten für die neue Ernte waren günstig, die Preise gaben daher nach. Die neue Ernte zeigt eine bessere Qualität und fällt heller als die vorjährige.

Es kosteten I. Vanola Elema- resp. I. Caraburnce-Rosinen per 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
25,50	21	22	23	21	22	24	20	18	16,50	17	17,50

Korinthen. Der Markt war im Allgemeinen matt. Die Qualität der diesjährigen Sack-Frucht ist mäßig und fast alle Sendungen treffen feucht ein. Tadellose Frucht ist fest im Preise. I. Filiatra-Korinthen kosteten 50 kg cif transito Mk.

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
11	9,50	10	9,75	10	10,50	11	12	12	11	12	12

Mandeln haben sich während des Jahres im Preise nicht behaupten können. In Folge des Zurückhaltens der Eigner sind die Zufuhren noch knapp; die Ernte ist reichlich und in Folge dessen bröckeln die Werthe langsam ab.

Es kosteten gewählte Bari- resp. Palma- und Girgenti-Mandeln 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
91	90	87	85	83	81	81	78	76	75	74	72

Syrup. Seewärts importirt sind dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
von Stettin	7 912	4 792	5 880	5 233	5 121
„ anderen Häfen	668	415	206	112	76
zusammen	8 580	5 207	6 086	5 345	5 197

Amerikanisches Schmalz. (Die angegebenen Preise gelten für 50 kg, unversteuert, cif Danzig). Der Markt eröffnete mit einem Preise von etwa 30 Mk. und schloß Ende Dezember mit etwa 31,50 Mk. Der Handel verlief ungewöhnlich ruhig; die Spannung zwischen dem im Laufe des Jahres zu verzeichnendem höchsten und niedrigsten Preise beträgt nur etwa 3 Mk. Die Spekulation zog sich sowohl in Amerika wie in Europa von dem Artikel zurück, und auch die Händler und Konsumenten operirten nicht, wie es sonst zu geschehen pflegte, auf spätere Termine, sondern kauften lediglich nach Bedarf ein.

Die Schweineschlachtungen in Amerika waren noch immer von beträchtlichem Umfange, wenn auch die hohen Ziffern des Jahres 1898 nicht wieder erreicht worden sind. Dagegen war das Durchschnittsgewicht der geschlachteten Schweine größer als 1898.

Nach den zollamtlichen Anschreibungen sind über See hier eingegangen dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
von Stettin	14 164	16 110	14 384	18 884	20 428
„ Kiel und Lübeck	1 072	542	257	2 476	4 942
„ Hamburg	9 133	15 177	15 033	7 433	6 345
„ Bremen	212	195	91	38	50
„ Kopenhagen	541	260	—	152	310
„ England	6 686	8 250	4 930	4 769	776
„ Holland	23	17	—	—	607
„ Belgien	—	2	140	72	14
„ den Ver. Staaten von Amerika	4 214	3 512	11	672	—
zusammen	36 045	44 065	34 846	34 496	33 472

Talg. (Die angegebenen Preise gelten für 100 kg cif Danzig verzollt, Ziel 3 Monat oder Kasse mit 1 % Diskont.)

Die Zufuhren von Australien haben während des verflossenen Jahres mit der Nachfrage nicht Schritt gehalten. Infolge dessen hat sich der Vorrath in London wiederum wesentlich vermindert. Er betrug am 31. Dezember der letzten 4 Jahre:

	1899:	1898:	1897:	1896:
Fässer	17 401	26 260	33 874	50 169

Die Preise setzten am 1. Januar 1899 mit Mk. 53,— für feinen Hammeltalg und Mk. 50,50 für guten Rindertalg ein und verfolgten das ganze Jahr hindurch eine allmählig aber unaufhaltsam steigende Tendenz, bis sie am 31. Dezember 1899 die Höhe von Mk. 63,50 resp. Mk. 60,50 erreichten.

Es sind seewärts importirt worden: dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
von Stettin	525	296	1 439	1 924	1 221
„ Kiel und Lübeck	187	844	241	600	1 140
„ Hamburg	1 092	1 215	545	2 021	1 667
„ Bremen	—	3	82	12	58
„ Dänemark	247	458	21	—	—
„ den Niederlanden	—	—	62	—	55
„ Belgien	—	—	—	—	785
„ Großbritannien	16 350	29 336	20 973	10 126	15 096
„ den Ver. Staaten von Amerika	—	722	—	4 431	—
zusammen	18 401	32 874	23 363	19 114	20 022

Fichtenharz (Kolofonium). Das Geschäft in amerikanischem Harz war 1899 sehr groß. Es kamen vier direkte Ladungen nach unserem Hafen, darunter zwei, zusammen 11 500 Faß umfassende Ladungen für Danziger und je eine Ladung für Hamburger und für Warschauer Rechnung. Daneben sind noch einige kleinere Posten zu erwähnen, die zum Theil für Danziger und zum Theil für Hamburger Rechnung von Hamburg hierher gekommen sind. Alle diese Zufuhren fanden schlanken Absatz, und zwar wie immer zum weitaus überwiegenden Theil nach Polen. Dort steigt der Bedarf an Harz stetig, obschon ein Zoll von über 4 Mark für 50 kg Netto bei 14 % Tara den Verbrauch belastet.

Digitized by Google

Es sind hier seewärts eingeführt worden: dz, von oder über:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Frankreich	375	—	248	9	—
Belgien und Holland	37	340	—	—	10
Großbritannien	—	1 280	7	8	22
Dänemark	233	4	45	116	1 492
Schleswig-Holstein	—	—	9	3	—
Hamburg	6 616	456	512	556	8 190
Bremerhaven	1 002	2	—	10 275	452
Stettin	806	324	859	1 020	783
Vereinigte Staaten von Amerika	37 067	24 139	26 110	16 534	28 700
zusammen	46 136	26 545	27 790	28 521	39 649

VIII. Petroleumhandel.

Von **amerikanischem** Petroleum sind nach den zollamtlichen Angaben hier **seewärts eingegangen:**

dz.

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
von den Vereinigten Staaten von Amerika	334 825	359 230	363 732	346 409	363 703
„ Hamburg	15 050	3 279	9 366	2 765	158
„ Bremen	908	995	2 431	12 675	9 776
„ deutschen Ostseehäfen	8	1 035	163	226	2 381
„ Rußland	66 562	29 196	—	—	—
„ Großbritannien	—	—	101	1 025	—
	417 353	393 735	375 793	363 100	376 018
Außerdem von Mineralölen zu gewerblichen Zwecken	17 951	21 901	18 421	14 505	12 700
zusammen	435 304	415 636	394 214	377 605	388 718

Versandt wurden:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
bahnwärts nach Ost- und Westpreußen	86 730	89 810	94 195	86 525	82 343
„ „ Pommern	22 525	18 060	22 410 (Pommern und Posen)	17 005	27 846
„ „ Posen	2 745	6 930			
„ „ Polen und Rußland	875	2 245	420	215	—
	112 875	117 045	117 025	103 745	110 189
stromwärts	222 955	243 660	251 960	232 310	248 170
seewärts (nach Ost- und Westpreußen und Pommern)	5 170	7 416	1 481	5 309	4 524
zusammen	341 000	368 121	370 466	341 364	362 883

An dem Petroleumimport unseres Platzes sind im wesentlichen nur die Königsberger Handels-Compagnie und die Deutsch-Russische Naphta-Import-Gesellschaft betheiligt. Die letztere bezog landwärts 50 000 dz russisches Petroleum und seewärts 73 580 dz, welches ebenfalls zum größten Theil russisches, zu einem kleinen Theil auch amerikanisches Petroleum war. Das letztere brauchte sie zum Vermischen mit dem russischen Oel. Annähernd der gesammte Rest des Importes entfällt auf die Königsberger Handels-Compagnie, denn sie hat nach ihren Angaben 331 000 dz amerikanisches Petroleum in Tankladungen und 2200 dz in 1486 Barrels eingeführt. Von dem Import der Königsberger Handels-Compagnie gingen nach ihren Lagerhöfen in Königsberg und Bromberg 180 800 dz. Ihren Absatz von amerikanischem Petroleum im Danziger Gebiet beziffert sie auf 147 000 dz. Außerdem hat sie von

Danzig aus 5000 dz russisches Petroleum abgesetzt. Die Deutsch-Russische Naphta-Gesellschaft giebt ihren Absatz im Danziger Gebiet auf 117 175 dz an. Der Gesammtverbrauch im Danziger Gebiet berechnet sich also auf 269 175 dz.

Die Preise für 100 kg netto (d. i. abzüglich 20 % Tara), einschließlich Faß, verzollt, frei ab Lagerhof, waren in den einzelnen Monaten des Jahres die folgenden (die Preise unter a und b gelten für amerikanisches Petroleum, Standard white, und zwar die Preise unter a für Partien von 120 Fässern, die Preise unter b für kleinere Partien; die Preise unter c gelten für russisches Meteor Salon-Petroleum von Gebr. Nobel in St. Petersburg) Mk.:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
a.	22,10	22,50	21,70	20,90	21,20	21	21,90	22,20	23,90	24,50	25	25,40
b.	22,40	22,80	22	21,20	21,50	21,30	22,20	22,50	24,20	24,80	25,30	25,60
c.	21,80	21,60	21,30	20,40	20	20,40	20,70	21,60	22,70	23,60	24,30	24,50

Hiernach betrug der Durchschnittspreis für größere Partien amerikanischen Petroleums 22,69 Mk. (im Jahre 1898 20,68 Mk.), für kleinere Partien amerikanischen Petroleums 22,99 Mk. (im Jahre 1898 20,97 Mk.) und für russisches Petroleum 21,91 Mk.

Die Marktlage war zu Anfang des vorigen Jahres weichend und die Stimmung im allgemeinen matt. Diese Tendenz hielt bis ungefähr Mitte Mai an, dann trat eine anhaltend steigende Conjunktur ein, die in dem höheren russischen Petroleum-Markt ihren Grund hatte. Die Aufwärtsbewegung der Preise in den Monaten September bis November war recht bedeutend, sodaß die Differenz zwischen dem billigsten Preisstand im Mai gegen den Preis Ende November ungefähr 2,15 Mk. betrug. Die steigende Tendenz des Marktes behauptete sich bis zum Jahresschlusse.

Bei der gleichmäßig steigenden Conjunktur, welche ihren Ausgangspunkt aus dem zunehmenden Mißverhältniß zwischen Production und Consum in Amerika nahm, welcher aber von Rußland stets auf dem Fuße gefolgt, im Herbst sogar ab und zu vorangegangen wurde, obgleich Gründe für diese Bewegung dort nicht in gleicher Weise wie in Amerika in die Erscheinung traten, hat unser Zwischenhandel, welcher sich im Frühjahr recht reichlich durch Käufe per Herbst deckte, ziemlich gut verdient. Er hat aber die günstige Conjunktur nicht annähernd in vollem Maße ausnutzen können, zufolge des geschilderten Wettbewerbs der Importgesellschaften untereinander und zufolge der Preisschleuderei einer Anzahl Firmen zweiter Hand, welche speciell russisches Petroleum im billigsten Augenblick gekauft hatten und dasselbe ohne nennenswerthen Nutzen und ohne Rücksicht auf die sich stetig bessernde Lage des Weltmarktes durch extrabillige Preise in den Consum brachten.

IX. Heringshandel.

Der Heringshandel hatte während der ersten 9 Monate des Jahres einen günstigen Verlauf. — Die Bestände aus 1898 und die während des Winters aus Holland und Schottland neu zugeführten mäßigen Mengen verkauften sich gut zu langsam steigenden, aber immer noch im Verhältniß zu anderen Nahrungsmitteln billigen Preisen, sodaß im Juni bei Beginn des neuen Fanges in Schottland ein altes Lager von Heringen nirgends mehr vorhanden war.

Die Preisbewegungen waren zwischen Januar und Mai für:

	Januar:	Mai:	Mai 1898:
Crownfullbrand	31—32 Mk.	37—38 Mk.	29—31 Mk.
Crownbrand matfull . .	31—32 „	34—36 „	25—26 „

Die überall geräumten Bestände veranlaßten die schottischen Salzer schon Anfang Mai dem Heringsfange nachzugehen. Die Ausbeute war aber sehr unregelmäßig und bis Oktober gegen frühere Jahre sehr gering. — Gesalzen wurden bis Ende September in Tonnen zu circa 150 kg Inhalt:

	in Schottland:	Holland:	Norwegen:	Zusammen:
1899:	630 000 To.	151 740 To.	112 000 To.	893 740 To.
1898:	1 050 000 „	410 000 „	162 000 „	1 622 000 „
1897:	549 000 „	325 000 „	644 000 „	1 518 000 „
1896:	918 750 „	475 000 „	212 000 „	1 605 000 „

9

Die Mißerfolge dieses Jahres veranlaßten die Fachblätter zu Betrachtungen darüber, ob die Menge der Heringe überhaupt abnehme und ob diesen Fischen eine längere Schonzeit gewährt werden sollte; doch beruhigte man sich wieder, weil die ausübenden Fischer erklärten, es wären auch in diesem Jahre unveränderte Mengen Heringe im Meere gewesen. Nur die abwechselnd zu stürmische oder zu stille Witterung hätte den Fischfang häufiger als gewöhnlich unterbrochen und nach solcher Unterbrechung es den Fischern schwer gemacht, die Stellen zeitig aufzufinden, wohin die Heringe inzwischen gezogen waren. — Der reichlich ausgefallene Herbst- und Winterfang von Heringen im Süden Englands und in Holland scheint diese Angaben der Fischer auch zu bestätigen.

Die Mißerfolge während des Sommerfanges verursachten eine erheblich geringere Einfuhr und als Folge eine entsprechende Steigerung der Preise.

Eingeführt wurden hier bis Ende Oktober:

	77 014	Fässer,	
gegen	124 802	„	in 1898
	66 562	„	„ 1897
	110 430	„	„ 1896
	128 494	„	„ 1895

und die Preise stellten sich im Oktober für:

	1899:	1898:	1897:
Crownfullbrand	48—50 Mk.	27—29 Mk.	45 Mk.
Crownbrand matfull . .	44—46 „	27—28 „	40 „
Crownbrand Ihlen . . .	38—40 „	20—22 „	34 „

Die höheren Preise schränkten die Nachfrage ein, und als Ende Oktober in der südlichen Nordsee erhebliche Mengen Heringe gefangen und in Grimsby, Lowestoft und Yarmouth an der englischen Küste und auch in Holland davon etwas gesalzen wurde, verlor sich das Vertrauen zu der Preislage mehr und mehr, ohne daß dringendes Angebot hervortrat. Nur die im Herbst gefangenen Heringe wurden ihrer geringeren Beschaffenheit wegen, und um einen schnelleren Absatz zu bewirken, etwa 10 Mark billiger als die Heringe vom schottischen Sommerfange abgegeben.

Die Mengen der bis Ende 1899 gefangenen und gesalzenen Heringe betrugen in Fässern zu circa 150 kg Inhalt:

	1899:	1898:	1897.
in Schottland und England .	1 015 000 To.	1 315 000 To.	750 000 To.
„ Holland	275 000 „	495 000 „	325 000 „
„ Norwegen	390 000 „	467 000 „	644 000 „
„ Schweden	9 000 „	78 000 „	8 000 „
	1 689 000 To.	2 355 000 To.	1 727 000 To.
an der deutschen Küste etwa	60 000 „	110 000 „	58 000 „
	1 749 000 To.	2 465 000 To.	1 785 000 To.

Von direkten Zufuhren kamen davon nach Danzig:

	1899:	1898:	1897:
Von Schottland und England	87 554 To.	177 088 To.	86 955 To.
„ Holland	3 927 „	9 049 „	11 580 „
„ Dänemark	860 „	2 553 „	771 „
„ Norwegen und Schweden	3 010 „	5 153 „	10 191 „
	95 351 To.	193 843 To.	109 497 To.
„ Stettin	24 903 „	18 099 „	16 349 „
„ anderen deutschen Häfen	2 068 „	1 182 „	2 796 „
	122 322 To.	213 124 To.	128 642 To.
im Gesammtwerthe von Mk.	4 037 000	4 476 000	3 346 000

Es blieben Bestand Ende Dezember in Fässern von 150 kg:

	1899:		1898:		1897:	
Crownbrandfull und full	3 768	To.	6 364	To.	3 214	To.
Crownbrandmatfull, matfull und matties	15 371	„	16 850	„	3 893	„
Crownbrandspent und spent	9 854	„	16 432	„	6 355	„
Brackheringe	1 358	„	836	„	91	„
	30 351	To.	40 482	To.	13 553	To.
Norweg. und Holländ. Heringe .	295	„	803	„	7 702	„
	30 646	To.	41 285	To.	21 255	To.
Umgesetzt sind demnach	132 961	To.	185 392	To.	140 937	To.
im Werthe von Mark	4 387 713		3 893 000		3 685 000	

In welcher Weise der hiesige Absatz sich auf die einzelnen Absatzgebiete vertheilt hat, läßt sich — wie schon in unsern früheren Jahresberichten bemerkt wurde, — nicht angeben, da die Anschreibungen über den Eisenbahn- und Stromschiffahrtsverkehr Heringe und **andere Fische** unter einer Rubrik zusammenfassen. Von frischen Fischen wurden hier im vorigen Jahre seewärts eingeführt 1662 dz gegen 5919 dz i. J. 1898, 1455 i. J. 1897, 21 339 dz i. J. 1896 und 12 237 dz i. J. 1895, fast ausschließlich frische Heringe aus Schweden.

* * *

Bahnwärts sind versandt worden: Fische und Heringe: dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach Ost- und Westpreußen .	52 845	64 885	60 665	78 865	57 085
„ dem übrigen Deutschland	7 935	11 165	11 500	11 730	9 699
„ Polen	78 380	88 355	78 710	119 620	89 816
„ Rußland	17 130	20 250	17 965	9 315	3 050
„ Oesterreich-Ungarn . .	715	660	785	1 050	915
„ dem übrigen Ausland .	—	10	35	—	—
zusammen	157 005	180 325	169 660	220 580	160 565
ferner **stromwärts:**					
nach der Provinz und Polen	49 090	68230	41 490	61 940	58 630
zusammen	206 095	248 555	211 150	282 520	219 195

* * *

Großhandelspreise für Heringe in Danzig.

(Monatlicher Durchschnittspreis für das Faß, verzollt) Mk.

	für crown und full:				crown Ihlen:			
	1899:	1898:	1897:	1896:	1899:	1898:	1897:	1896:
Januar	28,50	43	36	30,50	22	32	22	19,50
Februar	30	43	36	29,50	24	32	23	17,50
März	31	43	36	29,50	24	32	23	16
April	32	43	36	28,50	25	32	24	14,50
Mai	33	42	36	28	26	32	25	13,75
Juni	—*	—*	—*	27	—*	31	25	13,50
Juli	38	—*	—*	22	—*	27	—*	13,50
August	49	27,50	45	30	43	20	34	19,50
September	48	28,50	44	32	40	21	33	20,50
Oktober	49,50	28,50	43	35	38,50	22	31	21,50
November	49,50	28,50	44	35	37,50	22	30	21,50
Dezember	49,50	27,50	44	36	37,50	21,75	31	22
Jahresdurchschnitt	39,82	35,45	40	30,25	31,75	27,06	27,36	17,77

*) Die alten Läger waren geräumt und die neuen Zufuhren noch nicht angekommen.

X. Salzhandel.

Nach der von dem Königl. Haupt-Zollamte uns mitgetheilten Uebersicht sind von Kochsalz hier **seewärts eingegangen:** dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
von Großbritannien	66 693	68 529	62 077	63 995	76 561
„ Rußland	99 435	53 435	—	—	—
„ Spanien	2 818	—	—	—	—
über deutsche Häfen	1 250	1 537	1 372	1 924	1 766
zusammen	170 196	123 501	63 449	65 919	78 327

Mit der Eisenbahn sind 1899 hier 5870 dz von Ost- und Westpreußen und 19 835 dz von Posen (Inowrazlaw), zusammen 25 705 dz angekommen gegen 17 310 dz im Jahre 1898 und 33 220 dz im Jahre 1897.

Versandt wurden:

seewärts	10 382	3 307	21 000	18 323	19 963
stromwärts	29 680	16 705	11 905	21 870	18 955
mit der Eisenbahn:					
nach West- und Ostpreußen . . .	47 585	46 065	46 460	47 265	45 248
„ Pommern und Posen . . .	4 015	2 865	3 430	3 870	4 695
„ Polen	81 780	50 995	510	710	1 170
außerdem	5	1 540	—	15	10
bahnwärts zusammen . . .	133 385	101 465	50 400	51 860	51 123
Versandt zusammen . . .	173 447	121 477	83 405	92 053	90 041

Von dem seewärts verladenen Salz sind 4790 dz nach Rußland, 5583 dz nach Schweden und 9 dz nach Stettin gegangen.

Annähernd die Hälfte unseres Salzverkehrs ist Speditionshandel. Das nach Polen verladene Quantum ist nämlich in der Hauptsache Salz, welches von Eupatoria auf dem Seewege nach unserem Hafen kommt und bahn- oder stromwärts nach Polen weiter spedirt wird.

Dem Eigenhandel unseres Platzes gehört bezüglich des Seeimportes das von England bezogene Siedesalz an. Dieser Handel leidet unter der Konkurrenz der inländischen Salinen. In Rücksicht auf diese Konkurrenz konnte trotz der hohen Forderungen der englischen Salinen und der hohen Seefrachten der Verkaufspreis nur unwesentlich erhöht werden. Er betrug für den Sack von 125 Pfund netto, fertig gepackt, unverzollt, frei Kahn oder Eisenbahnwagen Neufahrwasser, 1,65 Mark gegen 1,55 Mark im Vorjahre.

XI. Weinhandel.

Der seewärtige Eingang von Wein war, wie aus den nachstehenden zollamtlichen Angaben hervorgeht, im Jahre 1899 annähernd derselbe wie im Jahre 1898.

Ueber die Ernte des Jahres 1899 seien die folgenden Bemerkungen vorausgeschickt.

Frankreich. Die Lese muß als eine recht gute angesehen werden, denn der Ertrag beläuft sich auf 47 907 000 Hektoliter, das heißt ein Plus von 15 625 000 Hektoliter gegenüber der Produktion in 1898 und von 13 411 000 Hektoliter im Vergleich mit dem Durchschnittsquantum der letzten zehn Jahre Die Weine probiren sich gut und reif und versprechen eine feine und elegante Flasche. Der Alkoholgehalt bewegt sich zwischen $10^1/_2$—12 %. Die Preise sind jedoch der großen Kauflust wegen hoch.

Rhein, Pfalz, Haardt. Trotz gut verlaufener Blüthe stellte sich besonders im Rheingau der Heuwurm ein, auch hatten die Weinberge unter Auftreten des Oidiums zu leiden, der schöne Herbst machte jedoch vieles gut; die Haardt erntete $^1/_3$ bis $^1/_2$ Herbst, Rheinhessen und Pfalz $^1/_4$ bis $^1/_3$ Herbst, dagegen das Rheingau nur ca. $^1/_8$ Herbst. Der allgemeine Durchschnittsertrag wird auf $^1/_3$ Herbst geschätzt. Die Qualität des 99er dürfte sich als guter Mittelwein darstellen und ungefähr dem 97er ähneln. Die Preise werden trotzdem sehr hoch gehalten.

Mosel und Saar. Die 99er Ernte, die auch nur auf ca. $^{1}/_{3}$ Herbst zu veranschlagen ist, zeitigte recht schöne rassige Weine, von denen man sich eine gute Entwickelung versprechen darf. Leider sind die Preise im Verhältniß zur Qualität enorm hoch zu nennen, was daraus entspringt, daß sich der Konsum im Allgemeinen seit einiger Zeit mehr dem Mosel- als dem Rheinwein zuwendet.

Spanien, Portugal und Italien haben im Allgemeinen eine recht gute Ernte zu verzeichnen, jedoch haben diese Weine immer nur ein beschränktes Absatzgebiet in Deutschland.

Oesterreich-Ungarn hat eine ziemlich befriedigende Ernte gehabt, leider sind die Preise nach wie vor als hoch im Verhältniß zur Qualität zu bezeichnen.

Der Handel unserer Stadt in rothen Bordeaux-Weinen beschränkte sich hauptsächlich, außer in alten Jahrgängen, auf 93er, 95er und 96er Weine, da die späteren Jahrgänge noch nicht für die Flasche reif sind. In Rhein- und Mosel-Weinen mußten dem Konsum außer einigen alten Jahrgängen die schönen 93er und 95er, wie auch besonders die sich schön entwickelnden rassigen 97er Weine dienen, während der 96er Jahrgang im Allgemeinen nur verzuckert zu verwenden war.

Seewärts eingegangen sind nach den zollamtlichen Anschreibungen dz:

	Wein und Most in Fässern:	Schaumwein in Flaschen:	Anderer Wein in Flaschen:	Zusammen 1899:	1898:	1897:
von Frankreich	3 463	2 256	22	5 741	3 871	6 278
„ Holland	2 963	656	403	4 022	4 116	3 039
„ Belgien	22	622	3	647	1 700	1 718
„ Großbritannien	268	—	3	271	183	146
„ anderen Ländern	7	—	—	7	6	12
vom Rheingebiet	6 298	1 211	2 348	9 857	10 100	8 726
von Hamburg-Altona	5 018	194	56	5 268	3 205	3 566
„ Bremen	1 007	—	94	1 101	1 180	972
„ Dänemark	4 691	86	57	4 834	6 045	2 631
„ Kiel und Lübeck	1 192	39	1 058	2 289	3 492	2 212
„ Stettin	1 836	137	1 772	3 745	3 398	3 223
Zusammen 1899:	26 765	5 201	5 816	37 782	—	—
1898:	25 744	4 722	6 830	—	37 296	—
1897:	25 169	3 378	3 976	—	—	32 523

Ueber den **Empfang mittels Eisenbahn** wird uns von der Königlichen Verkehrsinspektion mitgetheilt, daß von deutschen Stationen 215 dz und von Ungarn 60 dz eingegangen sind.

Der **Empfang stromwärts** beschränkte sich wohl in der Hauptsache auf Sendungen im Lokalverkehr der Provinzen Ost- und Westpreußen. Er betrug nach den Anschreibungen an der Einlager Schleuse im vergangenen Jahre 365 dz (1898: 385, 1897: 855, 1896: 495, 1895: 870).

Versandt wurden nach den statistischen Anschreibungen der hiesigen Güter-Expedition dz bezw. hl:

bahnwärts	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach West- und Ostpreußen	1 940	2 660	2 675	2 280	1 738
„ dem übrigen Deutschland	745	1 210	865	1 045	839
„ Polen und Rußland	5 120	11 185	6 150	6 355	4 895
„ Oesterreich	—	5	5	5	10
bahnwärts zus.	7 805	15 060	9 695	9 685	7 482
stromwärts nach den Anschreibungen an der Plehnendorfer Schleuse	19 130	14 355	12 480	12 330	9 360
seewärts:					
nach Stettin	1 172	727	576	870	584
„ anderen deutschen Häfen	262	550	503	124	268
„ Dänemark	101	95	37	53	128
„ den Niederlanden und Belgien	163	98	114	90	44
„ anderen Ländern	15	9	23	51	1
seewärts zusammen	1 713	1 479	1 353	1 188	1 025
Gesammtversand	28 648	30 894	23 528	23 203	17 867

XII. Bierbrauerei.

Unsere Bierbrauereien haben, soweit sie nicht im Besitz künstlicher Kühlanlagen sind, des milden Winters 1898/99 wegen mit schwieriger und kostspieliger Eisbeschaffung zu kämpfen gehabt. Auch war der Preis des Hopfens in Folge der kleinen und schlechten Ernte des Jahres 1898 um etwa 50 % höher als im Vorjahre. Diese ungünstigen Momente wurden aber aufgewogen durch den lebhaften Konsum, den die starke Bauthätigkeit und der industrielle Aufschwung unseres Platzes mit sich brachten. Nur in den Monaten Juni, August und September wurde der Konsum durch die regnerische Witterung ungünstig beeinflußt.

Am Anfang des Jahres wurde zwischen den hiesigen Brauereien eine Verständigung über die Einführung eines einheitlichen Maßes versucht. Der Versuch scheiterte indessen an dem Widerstande einer einzelnen größeren Brauerei. Daher macht sich stärker als zuvor der Ruf nach Einführung von geaichten Biergefäßen geltend.

Im Betriebe waren im Jahre 1899 einschließlich der Brauereien in St. Albrecht, Alt-Schottland, Neufahrwasser und Langfuhr 13 Brauereien, d. s. 3 Brauereien weniger als 1898. In Folge dessen hat auch die Bierproduktion abgenommen. Sie betrug nach den uns zugegangenen Angaben 20 870 hl obergähriges und 208 279 hl untergähriges Bier, zusammen also 229 149 hl. Da als die entsprechenden Ziffern im Vorjahre 24 120 hl obergähriges und 276 068 hl untergähriges Bier zu verzeichnen waren, so hat die Erzeugung des ersteren um 3 250 hl, die des letzteren um 47 819 hl abgenommen. Insgesammt beträgt die Abnahme somit 51 069 hl.

Es sind versandt worden:

bahnwärts (von den kleineren Stückgutsendungen unter 500 kg abgesehen) Bier aller Art (einschließlich Porter und Ale), dz:

	1899*):	1898*):	1897*):	1896:	1895:
nach West- und Ostpreußen	19 310	14 965	9 430	2 135	5 185
„ dem übrigen Deutschland	1 775	2 035	3 555	815	302
„ Polen und Galizien	105	825	165	260	435
zusammen Versand bahnwärts	21 010	17 825	13 150	3 210	5 929
auf der Weichsel desgleichen	585	885	580	585	1 330
seewärts:					
nach Großbritannien	3 412	4 146	4 305	3 859	3 920
„ den Niederlanden	54	87	132	98	74
„ Belgien	49	53	47	60	43
„ deutschen Häfen	31	78	37	14	20
zusammen Versand seewärts	3 546	4 364	4 521	4 031	4 057
Gesammter Versand	25 141	23 074	18 251	7 241	11 316

Bahnwärts **zugeführt** wurden 1899 von Ost- und Westpreußen 11 835 dz, von Posen 1650 dz, von Bayern 11 870 dz, aus dem übrigen Deutschland 85 dz und von Oesterreich 2390 dz, zusammen 27 780 dz gegen 24 580 dz im Jahre 1898 und 26 060 dz im Jahre 1897.

Seewärts sind eingegangen:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
von Stettin	761	697	233	636	498
„ anderen deutschen Häfen	15	606	109	3	26
„ England	2 583	2 779	2 548	2 728	3 294
zusammen seewärts	3 359	4 082	2 890	3 367	3 818
stromwärts	29 670	29 570	25 660	20 800	14 720

*) Einschl. des Versandes der Station Langfuhr, über welche unsere größte Brauerei, die Danziger Aktien-Bierbrauerei in Kleinhammer, ihre Sendungen verlädt.

XIII. Bernsteinhandel.

Roher Bernstein. Am 1. Juli des Berichtsjahres gingen sämmtliche ostpreußische Werke des Hauses Stantien & Becker in den Besitz der Regierung über, welche von da ab „Königliche Bernsteinwerke" firmirt.

Aus Königsberg gelangten an den hiesigen Markt:

66 364 kg Rohbernstein (davon 36 850 kg zur Lackfabrikation),
897 „ Ambroid,
59 168 „ geschmolzener Bernstein,
1 290 „ Bernsteinsäure,

wogegen seewärts ausgeführt wurden:

		1899:	1898:	1897:	1896:
nach Pommern . . .	kg	2 111	2 041	3 620	13 788
„ Schleswig-Holstein	„	978	150	—	300
„ Hamburg . . .	„	50	1 676	3 561	2 722
„ dem Rheingebiet .	„	8 422	6 004	7 583	7 471
„ Dänemark . . .	„	25	698	25	50
„ Großbritannien .	„	—	—	1 220	1 008
„ den Niederlanden .	„	1 697	3 020	1 558	11 141
		13 283	13 589	17 567	36 480

Verarbeiteter Bernstein. Die Fabrikation bewegte sich im Allgemeinen in den Grenzen des Vorjahres.

XIV. Steinkohlenhandel.

	1899:			1898:			1897:		
	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:
Seewärts sind **eingeführt** worden (t zu 1000 kg):									
von Großbritannien . . .	251 459	5 884	—	263 383	6 789	—	311 848	9 915	427
„ niederl. u. belgischen Häfen	4 855	880	—	1 348	3 360	—	1 642	—	—
„ deutschen Nordseehäfen .	12 317	1 649	11	15 365	990	—	7 903	—	1
„ dem Rheingebiet . . .	—	138	—	420	278	—	730	—	—
„ deutschen Ostseehäfen . .	150	—	2	440	—	5	—	—	5
	268 781	8 551	13	280 956	11 417	5	322 123	9 915	433
zusammen	277 345			292 378			332 471		
Insgesammt Schiffsladungen	278			323			328		
Die **Bahnzufuhr** (i. w. **schlesische Steinkohlen**) betrug	180 006			152 542			81 344		
Gesammtzufuhr	457 351			444 920			413 815		
Versandt wurden: **stromwärts**	95 562	1 697	—	96 199	1 813	—	101 994	3 602	—
mit der Eisenbahn:									
nach West- und Ostpreußen .	48 456			41 114			55 508		
„ Pommern	2 996			2 314			{ 6 565		
„ Posen	912			1 848					
„ Polen und Rußland . .	1 860			2 802			1 784		
außerdem	398			353			—		
bahnwärts zus.	54 622			48 431			63 857		
Gesammtversand	151 881			146 443			169 453		

Englische Kohlen. Der Winter 1898/99 war für unsere Gegend überaus milde, die Nachfrage nach Kohlen in den ersten Monaten des Jahres 1899 daher gering und das Geschäft in Folge dessen sehr ruhig. Die hohen Preise für englische Kohlen von Ende 1898 hielten noch an und konnten sich die Käufer, wie besonders Ziegeleien und andere Fabrikbetriebe, welche gewohnt sind, schon vor Eröffnung der Schiffahrt ihren Jahresbedarf zu decken, um eine Kalkulation für ihre Fabrikate zu haben, nur schwer und in wenigen Fällen entschließen, größere Abschlüsse zur allmählichen Abnahme zu machen, da sie auf ein Heruntergehen der Preise rechneten, während andererseits die englischen Kohlen-Exporteure, die eine weitere Steigerung der Preise voraussagten, nicht für spätere Termine verkaufen wollten.

Die Seefrachten von England waren im ersten Quartal zwar etwas niedriger, als Ende 1898, aber doch für diese Jahreszeit recht hoch, nämlich 5 s. 9 d. bis 5 s. 6 d. p. ton, und dadurch, daß die fob-Preise in England fast von Woche zu Woche höher gingen, hielten sich die Preise cif Neufahrwasser, trotz der billigeren Seefracht auf ihrer Höhe, ganz besonders hohe Forderung wurde für Newcastler Steam small, die für Ziegelei- und Fabrik-Zwecke begehrteste Kohle, gestellt.

Als im Frühjahr die Schiffahrt in den ost-westpreußischen Binnengewässern in vollem Umfange aufgenommen war, rechnete man in gewohnter Weise auf etwas lebhafteres Geschäft. Diese Erwartung erfüllte sich indessen nur in sehr geringem Grade, einmal, weil die Vorräthe in der Provinz in Folge des milden Winters noch nicht verbraucht waren und zum andern, weil die hohen Preise den Käufern von englischen Kohlen Veranlassung gaben, nur den allernothwendigsten Bedarf zu decken.

Im weiteren Verlauf des Jahres gingen die Preise sowie die Seefrachten von England langsam immer weiter in die Höhe und erreichten gegen Ende des September eine Höhe, wie wir sie seit Jahren um diese Jahreszeit nicht gehabt haben. Die Kauflust war, angesichts der hohen Preise, nicht stark und die Zufuhren daher geringer als in den Vorjahren, auch wurde ein Theil der hierher abgeschlossenen Verkäufe in Folge der Frachtsteigerung von England (bis zu 7 s. bis 7 s. 3 d.) seitens der Engländer rückgängig gemacht, wobei die Verkäufer sich zu theilweise recht bedeutenden Vergünstigungen verstanden haben. — Für schottische Maschinenkohlen wurde bis zu 17 s. per ton, für Newcastler Steam small 14 s. per ton cif Neufahrwasser bezahlt. Die Kahnfrachten nach der Provinz hielten sich in mäßigen Grenzen, da die Zufuhr nicht bedeutend war, dagegen gestalteten sich die Arbeiter-Verhältnisse, in Folge des großen Bedarfs der Industrie und Landwirthschaft an Arbeitskräften, immer ungünstiger und führten theilweise im August und September zu den größten Calamitäten; wurden doch für Entlöschung und Verladen der mit Dampfer ankommenden Kohlen Löhne gezahlt, welche die üblichen Sätze um 100 bis 150 % überstiegen. Die Kohlenpreise hielten sich auch weiterhin noch auf ihrer Höhe, sie wurden sogar in den letzten Monaten des Jahres, obgleich sonst in dieser Jahreszeit, nachdem die russischen Häfen durch Eis geschlossen sind und die Seefrachten in Folge dessen etwas zurückzugehen und demgemäß auch die Kohlenpreise nachzugeben pflegen, noch fester.

Die Zufuhren von englischen Kohlen wurden immer spärlicher, da die Engländer in Folge des südafrikanischen Krieges sehr viel Kohlen für ihre Kriegs- und Transport-Schiffe brauchten, auch in Folge Mangels an Leuten die Förderung der Gruben einzuschränken genöthigt waren und daher mit Offerten zurückhielten oder so hohe Forderungen stellten, daß sich die hiesigen Importeure nicht entschließen konnten, zu so hohen Preisen zu kaufen — leider zu ihrem Nachtheil, denn im Januar 1900 gingen die Preise sprungweise noch höher. —

Als im Dezember starke Kälte einsetzte und die schlesischen Gruben mit Abladungen nach den östlichen Provinzen fast ganz aufhörten, trat plötzliche starke Nachfrage auf, sowohl für den hiesigen Platz, als auch für die Provinz, wodurch die Läger gegen Ende des Jahres zu guten Preisen nahezu vollständig geräumt wurden.

Für **englische** und **schottische** Kohlen waren die Durchschnittspreise für 3000 kg frei Eisenbahn oder Flußfahrzeug in Neufahrwasser: **Mk.**:

	für englische Schmiede-Nußkohlen		für schottische Maschinen-Stückkohlen		für Steam-small-Kohlen	
	1899:	1898:	1899:	1898:	1899:	1898:
Januar	54	49	46	42	33	29
Februar	55	47	46	37	33	27
März	56	47	46	37	34	27
April	56	48	46	45	35	30
Mai	56	48	48	43	38	30
Juni	56	48	49	42	38	31
Juli	56	49,50	52	43	40	35
August	58	50	55	46	42	39
September	58	52	57	51	45	40
Oktober	58	54	57	52	45	39
November	58	54,50	55	54	45	42
Dezember	64	54	58	54	46	39
Jahresdurchschnitt	57,08	50,08	51,25	45,50	39,50	34

Schlesische Kohlen. Die fortgesetzte Steigerung der englischen Kohlenpreise, die sich besonders nach dem Ausbruch des südafrikanischen Krieges bemerkbar machte, veranlaßte eine äußerst starke Nachfrage nach oberschlesischen Kohlen, der indessen von Seiten der großen Händler in diesem Artikel nur theilweise entsprochen werden konnte. Einige dieser Firmen waren bei weitem nicht im Stande, selbst die Quantitäten zu liefern, die sie fest verschlossen hatten. Es würde sonst der Import oberschlesischer Steinkohlen, der 180 000 Tonnen gegen 153 000 Tonnen im Jahre 1898 betrug, ein noch sehr viel größerer gewesen sein.

Die Preise für schlesische Kohlen erfuhren namentlich im Herbste eine bedeutende Erhöhung, so daß den Firmen, die frühzeitig mit den Gruben abgeschlossen hatten, ein bedeutender Nutzen verblieb.

Kleine Sortimente sind von Jahr zu Jahr schwerer von Schlesien zu erhalten, da die industriellen Werke in der Nähe der Gruben den größten Theil konsumiren.

Als Durchschnittspreise sind zu verzeichnen für 50 kg frei Waggon Danzig

	1898:	1899:
für beste Stück-, Würfel- und Nußkohlen	82—86 Pf.	90—100 Pf.
„ Förderkohlen	74—76 „	80—90 „
„ Kleinkohlen	69—71 „	75—80 „
„ Erbs- und Gruskohlen	67—75 „	75—85 „

geringere Marken je nach Qualität 2—5 Pf., Exportkohlen, die lediglich für Bunkerzwecke von Seedampfern verwandt wurden, in Folge des niedrigeren Tarifs 2—3 Pf. billiger.

Von oberschlesischem Koks wurden 335 Tonnen für Heizzwecke, von niederschlesischem größere Mengen für Fabriken bezogen. Die niederschlesische Schmiedekohle macht der englischen Peas Kohle, die sehr im Preise gestiegen ist, namentlich in der Provinz empfindliche Koncurrenz.

XV. Handel mit Baumaterialien.

Der Handel mit Baumaterialien war während des vergangenen Jahres weniger lebhaft, als während des Jahres 1898. Die Ursache hierfür ist hauptsächlich in dem knappen Geldmarkt und der hiermit verbundenen Schwierigkeit der Beleihung von Grundstücken zu suchen.

Das **Cement**-Geschäft verlief bei etwas höheren Preisen und regelmäßigem Absatze fest, aber ohne die große Lebhaftigkeit der Vorjahre; besonders war während der Herbstmonate eine größere Abspannung

bemerkbar. Die gesammte Fabrikation wurde zwar untergebracht, es ist aber nicht ausgeschlossen, daß die Produktion im Jahre 1900 eingeschränkt werden wird, falls nicht bedeutende Aufträge das Geschäft beleben. Unsere Nachbarfabrik Bohlschau hat ihre Gesammtproduktion lohnend verkauft.

Im Handel mit **Mauersteinen** machte sich die Erhöhung der Produktion, die theilweise durch neue Anlagen, theilweise durch Vergrößerung der vorhandenen Betriebe während der verflossenen Jahre entstanden, allseitig geltend; unter dem Einflusse des starken Angebots gingen die Preise wesentlich zurück, und für das laufende Jahr steht wenigstens bei minderwerthigem Material, das sehr unbeachtet bleibt, ein fernerer Rückgang zu erwarten.

Chamottesteine. Der Handel blieb geringfügig und wurde noch durch knappen Schiffsraum und höhere Seefrachten erschwert; nach Polen transitirten einige Partieen.

Glasirte Thonröhren und Krippen. Das Geschäft war ebenfalls unbedeutend; glasirte Thonkrippen fanden vereinzelten Absatz für Stallungen auf dem Lande.

Verblendziegel fanden mehrfach Verwendung für öffentliche und private Bauten; Lieferanten waren hauptsächlich benachbarte Ziegeleien, vereinzelt auch schlesische Werke und die Marienburger Thonwaarenfabrik.

In **Holzcement-, Asphalt- und Dachpappen**-Fabrikaten war der Absatz lebhaft, aber wenig lohnend, da die gesteigerten Preise von Rohmaterial, Kohlen und höhere Arbeitslöhne die Herstellung obiger Fabrikate wesentlich vertheuerten, während es kaum möglich war, vereinzelt bessere Preise für letztere zu erzielen.

In **Steinkohlentheer** und **Steinkohlenpech** verlief das Geschäft bei steigenden Preisen still und unlohnend.

Asphalt-Materialien. Trinidad-Asphalt wurde in größeren Partieen nach Polen gehandelt, in Limmer-Asphalt war der Absatz geringfügig.

Dachschiefer deutscher und ausländischer Herkunft gelangte nur vereinzelt zur Verwendung, während **Falzziegel** jeder Art in größeren Quantitäten gebraucht wurden.

In **schwedischem** und **polnischem Holztheer** und **Holzpech** war der Handel unbedeutend.

Rohrgewebe. Produktion und Absatz haben sich auf der Höhe früherer Jahre gehalten; auch sind die, freilich sehr gedrückten, Preise ziemlich dieselben geblieben.

Kalk. Die Herstellung gebrannten Kalks ist in Folge der außerordentlich billigen schlesischen Preise gegen das Jahr 1898 zurückgeblieben und der Absatz demnach auch beschränkt gewesen. Der Gewinn hat sich wegen der hohen Kohlenpreise äußerst niedrig gestellt. Nachdem sich die schlesischen Kalkbrennereien vereinigt haben, hofft man für die Zukunft auf etwas besseren Ertrag im Kalkgeschäft.

* * *

Auf der **Weichsel** sind hier **angekommen**: dz:

	Cement und Kalk.	Mauersteine, Dachziegel, Thonfliesen und Thonröhren.	Steine und Steinwaaren.	Asphalt, Theer und Pech.
1899:	4 020	288 980	18 090	7 575
1898:	1 685	585 610	6 180	10 360
1897:	2 905	541 665	480	5 365

und auf der **Eisenbahn**: dz:

	Cement.	Thonröhren.	Gebrannte Steine.	Bearbeitete Steine.	Kalk.	Schiefer.	Theer.	Dachpappe.
1899:	27 645	6 845	157 000	60 855	78 360	2 230	34 485	4 895
1898:	36 245	7 415	253 605	52 660	63 690	1 470	34 995	5 005
1897:	44 345	3 830	111 225	3 410	38 860	1 145	13 305	4 755

Seewärts sind hier im Jahre 1899 von Baumaterialien u. a. **eingeführt** worden: dz:

von:	Cement.	Mauer- und Dachziegel, unglasirt.	Feuerfeste Steine aus Thon.	Thonröhren.	Steine, roh oder bloß behauen.	Dachschiefer.	Asphalt.	Theer.	Pech.	Dachpappe.
Pommern	85 955	311	8 934	—	210	789	736	7 263	757	608
Schleswig-Holstein und Lübeck	4 827	—	—	—	26	—	2 700	436	98	376
Hamburg	8	—	—	—	550	—	141	270	23	18
Hannover, Oldenburg, Bremen	—	—	—	—	—	—	477	134	—	167
dem Rheingebiet	—	—	—	—	2	—	185	—	—	—
Rußland	—	—	—	—	62 751	—	—	—	—	—
Dänemark	6	—	6 980				21	—	—	16
Schweden und Norwegen . .	—	6 661	15 569	180	413 800	—	—	—	—	—
Großbritannien	—	73	25 696	347	11	—	158	29 032	14 113	99
Niederländischen Häfen . . .	—	414	4	—	11	—	242	—	873	—
Frankreich	—	—	—	—	2 246	3 192	—	—	82	—
Nordamerika	—	—	—	—	—	—	6 898	—	—	—
1899:	90 796	7 459	57 183	527	479 607	3 981	11 558	37 135	15 946	1 284
1898:	100 132	52 723	45 137	3 066	367 157	1 502	8 171	54 707	20 301	858
1897:	77 411	154 916	43 671	1 321	429 256	1 313	9 836	57 288	10 410	1 282
1896:	97 352	144 033	47 259	2 785	494 920	1 862	12 879	43 906	9 458	1 352
1895:	68 208	73 354	48 632	1 813	397 353	4 350	9 126	28 094	13 012	3 199

Verladen wurden **stromwärts**: dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Cement und Kalk	33 040	23 860	88 470	114 710	32 385
Mauersteine, Dachziegel, Thonfliesen, Thonröhren	24 200	21 625	26 520	18 080	28 890
Steine und Steinwaaren . . .	111 090	117 195	100 385	186 260	144 765
Theer, Pech, Harz, Asphalt . .	108 860	96 845	109 705	76 455	63 510

Ferner auf der **Eisenbahn**:

	Cement:	Thonröhren:	Gebrannte Steine:	Bearbeitete Steine:	Schiefer:	Theer:	Dachpappe:
nach Ost- und Westpreußen	25 265	1 020	106 265	1 340	890	34 910	33 245
„ dem übrigen Deutschland	1 515	45	3 130	150	—	9 245	8 970
„ Polen und Rußland .	100	145	150 120	3 590	—	4 940	—
zus. 99:	26 880	1 210	259 515	5 080	890	49 095	42 215
„ 98:	23 400	1 550	191 710	8 165	565	51 900	35 235
„ 97:	23 160	1 420	147 525	4 385	975	40 305	36 205
„ 96:	37 520	1 765	199 175	2 770	775	39 655	35 020
„ 95:	20 030	2 440	130 666	735	3 965	28 985	29 817

und **seewärts**:

Cement:	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach Rußland	—	—	—	—	15 787
„ den Vereinigten Staaten von Amerika	—	—	—	—	2 268
„ deutschen Ostseehäfen . . .	1 070	1 211	585	2 001	5
zus.	1 070	1 211	585	2 001	18 060
Theer und Pech:					
nach deutschen Ostseehäfen . . .	394	616	438	694	413
„ „ Nordseehäfen . .	233	350	90	55	29
„ Dänemark	227	139	226	25	—
„ England	245	90	48	90	—
„ anderen Ländern	456	57	26	18	—
zus.	1 555	1 252	828	882	812

Dachpappe:

nach deutschen Ostseehäfen . . .	1 047	741	953	434	1 062
„ „ Nordseehäfen . . .	—	—	—	—	47
„ Schweden und Dänemark . .	—	—	—	2	—
zus.	1 047	741	953	436	1 109

XVI. Papier- und Pappenfabrikation.

Die Papierfabriken klagen über das Steigen der Unkosten: die Arbeitslöhne sowohl wie die Preise der Rohmaterialien sind in die Höhe gegangen, während eine entsprechende Preissteigerung der Fabrikate nicht zu erreichen gewesen ist. Die auf Wasserkraft angewiesenen Betriebe haben außerdem unter Wassermangel zu leiden gehabt. So berichtet uns eine Fabrik, daß sie etwa 90 Tage lang den Betrieb bei einer ganzen Anzahl von Maschinen während der Nacht einstellen mußte, um die während dieser Zeit gesammelte Wassermenge für den Tagbetrieb verwenden zu können.

Seewärts sind von hier ausgegangen an Papier, Papierwaaren und Pappe (ausschl. Dachpappe):

dz zu 100 kg:	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach deutschen Ostseehäfen . .	3 260	1 980	1 733	1 727	1 291
„ Hamburg und Bremen . .	4 626	2 323	2 741	2 468	1 007
„ dem Rheingebiet	12 113	9 843	12 450	3 360	4 224
„ Großbritannien	2 905	4 684	7 845	10 590	5 309
„ Belgien und Holland . .	2 320	1 887	640	387	359
„ dem übrigen Europa . .	41	1	18	17	414
zusammen	25 265	20 718	25 427	18 549	12 604

Mit der Eisenbahn sind hier verladen worden: dz:

	Holzzeugmasse:					Papier und Pappe:				
	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach West- und Ostpreußen .	1 275	1 355	520	895	183	4 835	6 205	4 950	5 215	3 636
„ dem übrigen Deutschland	180	110	105	—	—	995	915	810	650	809
„ Posen . .	2 460	2 070	315	640	245	290	160	265	365	125
zusammen	3 915	3 535	940	1 535	428	6 120	7 280	6 025	6 230	4 570

Seewärts eingeführt wurden: dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Holzstoff und Cellulose .	7 162	7 412	5 619	2 868	1 317
Lösch- und Packpapier . .	5 243	4 382	2 131	2 367	1 208
Pappe und Papierwaaren	10 008	4 822	4 030	1 290	3 092
Druck- und Schreibpapier	9 237	9 867	12 270	10 153	9 121
zusammen	31 650	26 483	24 050	16 678	14 738

Mit der Eisenbahn angekommen sind 1899 an Papierwaaren 10 325 dz von Ost- und Westpreußen, 17 145 dz von Pommern, 30 dz von Posen, 3145 dz von Schlesien und 885 dz von anderen Gebieten, zusammen 31 530 dz gegen 29 525 dz im Jahre 1898.

XVII. Buchdruckerei.

Der Geschäftsgang des Buchdruckereigewerbes war im allgemeinen lebhaft und zufriedenstellend. Der gewerbliche Frieden zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern einerseits, der Aufschwung der Industrie und des Verkehrs andererseits haben auf das Buchdruckergewerbe anregend und fördernd eingewirkt. Der steigende Verbrauch von Drucksachen älterer Kunden, sowie der Bedarf an Drucksachen seitens neuer

geschäftlicher Unternehmungen führte den Druckereien manchen neuen Auftrag zu und nöthigte sie, um den Anforderungen gerecht werden zu können, ihr Material an Schriften und Maschinen zu vergrößern. Die Neuanschaffungen haben auch theilweise bauliche Neueinrichtungen mit sich gebracht. So begegnet man denn in unseren Buchdruckerkreisen im allgemeinen einem regen Geschäftstreiben, wie man auch bemüht ist, den Forderungen zeitgemäßer Ausstattung der Druckarbeiten Rechnung zu tragen und sich die Fortschritte der Technik des Druckes nutzbar zu machen.

In der Anzahl der Druckereien und der in ihnen beschäftigten Personen (15 Druckereien mit einem Personal an Gehilfen, Lehrlingen, Stereotypeuren, Mädchen, Arbeitern und kaufmännischen Hilfskräften von annähernd 700 Personen) hat sich im großen und ganzen nichts geändert.

Die Zwangsinnungsbestrebungen haben in den Kreisen des hiesigen Buchdruckgewerbes keinen Anklang gefunden.

XVIII. Chemische Industrie.

a. **Düngemittel.** Das Jahr 1899 begann mit guten Aussichten für das Düngergeschäft. Die 98er Ernte war im Allgemeinen eine recht große gewesen, die Kaufkraft der Landwirthe war gestiegen und überall zeigte sich ziemlich lebhafte Kauflust für Düngemittel, namentlich für Superphosphat. Hierdurch begünstigt gelang es den Phosphat-Minen-Besitzern, welche seit Jahren bei rückgängiger Conjunctur mit großen Verlusten gearbeitet hatten, nicht nur, diese Abwärtsbewegung zum Stillstande zu bringen, sondern auch höhere Preise durchzusetzen, welche wieder eine Steigerung der Superphosphat-Notirungen bedangen.

Wenn es nun auch Anfangs, in Folge der Eingangs erwähnten Umstände, verhältnißmäßig leicht gelang, höhere Superphosphat-Preise zu erzielen, so zeigte sich im Sommer doch, daß man den Bedarf überschätzt hatte und daß derselbe nicht in dem Maße gestiegen war, wie die Produktion. Einige Fabriken an der Ostsee hatten sich Jahr für Jahr mit schnellen Schritten vergrößert, ziemlich große Säure-Produktionen, welche bisher für Pottasche Verwendung gefunden hatten, waren durch das electrolytische Verfahren frei geworden und suchten nun Unterkommen in der Superphosphat-Fabrikation; dem Auslande, namentlich Belgien, waren die Ostseehäfen bequeme Einfallthore, durch die sie ihre Ueberproduktion auf den deutschen Markt werfen konnten, und so kam es, daß die feste Tendenz für Superphosphat nicht von Dauer war, sondern einer unverkennbaren Baisse-Stimmung weichen mußte.

Wie fast alljährlich fürchteten jene Fabrikanten, welche ihre Produktion, dem Bedarfe weit voraus eilend, alljährlich vergrößert hatten, nunmehr mit einem Theil ihres Fabrikates sitzen zu bleiben und suchten diesem Uebelstande durch dringendes Angebot und Ermäßigung der Preise vorzubeugen.

So entsprach denn der Verlauf des Herbstgeschäftes nicht den im Frühjahr gehegten Hoffnungen und mit dem Superphosphat-Markt verflaute auch sehr bald und noch viel intensiver der für Rohmaterial.

b. Die Fabrikation der übrigen an unserem Platze vertretenen Zweige der chemischen Industrie, also der Bernsteinlacke, Rhodanpräparate, des Blaunatrons, des Blau en Pâte sowie des Salmiakgeistes, hielt sich in den Grenzen der Vorjahre. In der zweiten Hälfte des Jahres zogen namentlich die Preise für Blaunatron und Salmiakgeist an, so daß auf Abschlüsse für 1900 bessere Preise erzielt werden konnten.

XIX. Maschinen- und Schiffsbau.

Die hiesigen Schiffswerften gingen mit reichlichen Aufträgen versehen in das Jahr 1899 hinein. Leider zeigten sich die im Vorjahre bereits aufgeführten Nachtheile, unter welchen die Industrie unserer Provinz, namentlich in Zeiten des Aufschwungs zu leiden hat, recht empfindlich: der Mangel an tüchtigen Arbeitskräften und die Unmöglichkeit einer prompten Materialbeschaffung. Was den zweiten Punkt betrifft, so nahm die Beschäftigung der Hütten und Walzwerke, selbst gegen den günstigen Stand des Vorjahres, einen so großen Umfang an, daß es schließlich überhaupt schwierig wurde, Aufträge in der Eisenbranche unterzubringen. Wo es gelang, mußten enorme Preise gezahlt und das Doppelte und

Dreifache der sonst üblichen Lieferzeit zugestanden werden. Während auf dem Eisenmarkte am Ende des Jahres die Tendenz noch andauernd stieg oder zum mindesten als sehr fest zu bezeichnen war, hielten die Rhedereien mit Aufträgen zurück, weil ihnen jetzt gebaute Schiffe zu hoch einstehen würden.

Das Reparaturgeschäft war wenig lebhaft, weil die Rheder bei der günstigen Lage des Frachtenmarktes ihre Schiffe ungern aus der Fahrt nehmen und Ausbesserungen thunlichst hinausschieben.

Aus den Einzelberichten sei das Folgende hervorgehoben:

Die Schiffswerft von **J. W. Klawitter** stellte fertig:

1 Frachtdampfer von 1500 Tonnen für Stettin,
2 Dampfbaggerprähme für die Königliche Hafenbauinspektion Pillau,
1 Bereisungsdampfer für die Königliche Hafenbauinspektion Memel,
1 Hinterraddampfer von 250 I.-P. S. für den Schleppverkehr auf der Weichsel,
1 Schraubenschlepper von 180 I. P. S. für Memel,
1 Passagier- und Schleppdampfer von 300 I. P. S. für Danzig,
1 Seitenraddampfer von 250 I. P. S. für den Dnjepr,
1 Schraubenschleppdampfer von 80 I. P. S. für Transportzwecke auf der Weichsel.

Sie verlängerte den Frachtdampfer „Dora" von Lübeck auf ihrer Patentslip um 30 Fuß.

Im Bau befanden sich Anfang 1900:

1 Seitenraddampfer von 400 I. P. S.,
1 Frachtdampfer von 700 Tonnen für Wismar,
1 Doppelschraubendampfer von 300 I. P. S. für Emden,
1 Transportprahm,
1 Dampfbarkasse für die Weichselstrombauverwaltung.

Die Zahl der beschäftigten Beamten und Arbeiter stieg bis auf 672.

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede, sowie die Gießereien derselben Firma waren ausreichend beschäftigt. Die Firma hat ihre Maschinenfabrik durch umfangreiche Neubauten auf die doppelte Leistungsfähigkeit vergrößert und auch ihre Eisengießerei wesentlich erweitert. Es wurden fertiggestellt:

13 Maschinen mit insgesamt 2700 I. P. S.,
14 Kessel mit 980 qm Heizfläche, in der Hauptsache für die von der Schiffswerft der Firma erbauten Dampfer.

Außerdem kamen zur Ausführung:

1 stationäre Anlage für ein Sägewerk,
1 maschinelle Anlage von 400 I. P. S. für einen Regierungsdampfer,
die Auswechslung verschiedener Haupt- und Hilfskessel von hiesigen Fracht- und Passagierdampfern.

Auf der **Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co.** wurden fertiggestellt:

1 Frachtdampfer für Flensburg,
1 Passagierdampfer für Flensburg,
1 Frachtdampfer für Danzig,
2 eiserne Oderkähne für Breslau,
4 Schiffskessel mit zusammen 140 qm Heizfläche.

Am Schlusse des Jahres waren noch im Bau:

1 Dampfwasserfahrzeug für die Kaiserliche Marine,
1 Barkasse,
2 Schiffskessel mit 150 qm Heizfläche.

Die Eisengießerei und Maschinenbauanstalt von **Carl Steimmig & Co.** bezeichnet die Beschäftigung in ihren Werkstätten als befriedigend. Die aus dem Vorjahre datirenden Aufträge gelangten mit Ausnahme einer Dampfmaschine von 250 P. S. zur Ablieferung, und es waren eine reichliche Anzahl neuer Aufträge zu verzeichnen, so u. a.:

5 stehende Verbundmaschinen von zusammen 650 P. S.,
4 Schiffsmaschinen von zusammen 214 P. S.,
4 Dampfkessel von zusammen $125^1/_2$ qm Heizfläche,
2 Warmwasserkessel von je $12^1/_2$ qm.

Wegen der von den Walzwerken geforderten langen Lieferzeiten für Bleche war die Firma häufig nicht in der Lage, Aufträge annehmen zu können.

Ausgeführt wurden ferner: die Vergrößerung einer Zuckerfabrik um eine Diffusionsbatterie von 12 Diffusionen, 12 Calonisatoren und Sudmaschinen, Reservoiren u. s. w. und für eine andere Zuckerfabrik eine Rübentransportanlage mit beweglichem Elevator.

Die Gießerei der Firma, welche ebenfalls ausreichend beschäftigt war, lieferte etwa 495 Tonnen Gußwaaren. Indessen ist der Verdienst dieser Betriebsabtheilung nicht unwesentlich hinter demjenigen der Vorjahre zurückgeblieben, weil der Preis des Roheisens stark in die Höhe gegangen ist, während die Firma durch Verträge, die auf längere Zeit abgeschlossen sind, an feste Preise gebunden ist, und auch bei neuen Aufträgen nicht in der Lage war, der Kundschaft eine der Preissteigerung des Rohmaterials entsprechende Preiserhöhung aufzuerlegen.

Die neuerrichtete Tiegelstahlgießerei der Firma, System Haberland, erfreute sich zahlreicher Aufträge; das neue Produkt führt sich immer besser ein.

Die Werft von **F. Schichau, Schiffswerft zu Danzig,** war sehr stark beschäftigt. Sie lieferte ab:

Das Kanonenboot „Jaguar" für die Kaiserlich Deutsche Marine,

1 Frachtdampfer von rund 470 Tonnen Deplacement für die Elbinger Dampfschiffsrhederei F. Schichau in Elbing.

Im Bau verblieben am Jahresschluß:

1 großer Panzer (Linienschiff „A") von etwa 11 800 Tonnen Deplacement für die Kaiserlich Deutsche Marine (der Panzer hat inzwischen den Namen „Kaiser Barbarossa" erhalten),

1 großer Fracht- und Passagierdampfer von etwa 19 650 Tonnen Deplacement für den Norddeutschen Lloyd in Bremen,

1 Kreuzer von etwa 3000 Tonnen Deplacement für die Kaiserlich Russische Marine.

Neu hinzugekommen ist:

1 großer Panzer (Linienschiff „D") von etwa 12 000 Tonnen Deplacement für die Kaiserlich Deutsche Marine.

Die Durchschnittszahl der beschäftigten Leute betrug rund 2000 Mann.

Die auf der Werft bestehenden Anlagen wurden durch den Neubau einer Werkstatt für Bearbeitung von Panzerplatten erweitert. Ebenso erfuhr auch die Dampfkesselanlage eine Vergrößerung durch zwei neue Kessel.

Den bereits bestehenden drei Hellingen ist, um dem immer mehr steigenden Bedarf für Schiffs-Neubauten zu entsprechen, eine vierte große Helling hinzugefügt worden.

Die **Nordischen Elektricitäts- und Stahlwerke, Aktiengesellschaft,** berichten: „Unsere Werke in Schellmühl haben sich in erfreulicher Weise weiter entwickelt. Wir konnten im Jahre 1899 unsere Arbeiterzahl wieder erheblich vermehren. Auch haben wir in diesem Jahre wieder zu einer wesentlichen Vergrößerung unserer Fabrikanlagen schreiten müssen und neben den bestehenden Werkstätten eine neue Niethalle von 48 × 36 qm Grundfläche gebaut. In dieser Niethalle richten wir eine große hydraulische Nietanlage, sowie pneumatische Stemmung für Dampfkessel aller Dimensionen mit beliebigem Atmosphärendruck ein. Wenn auch die Preise für unsere Fabrikate nicht in dem gleichen Verhältnisse, wie diejenigen für das Walzwerkmaterial gestiegen sind, so können wir dieselben doch durchweg als befriedigende bezeichnen. Wir haben im Frühjahr dieses Jahres außerdem eine Eisengießerei eingerichtet, die seit ihrem Bestehen vollauf beschäftigt ist und in deren Erweiterung wir mit Rücksicht auf das Anwachsen der Ordres in nächster Zeit vorgehen werden.

Während des laufenden Jahres effectuirten wir:

Wasserreinigungsanlagen zur Weichmachung von Kesselsteinwasser insgesammt 61, darunter 43 für Rußland.

Dampfkessel 15 mit einer durchschnittlichen wasserberührten Heizfläche von 65 qm.

Eisenguß ca. 400 000 kg.

Ferner: größere Eisenkonstruktionen, wie Brücken, Dachkonstruktionen, Bassins und sonstige Walzeisenfabrikate im Gesammtgewicht von 1060 Tons.

Für das neue Jahr liegen bereits umfangreiche Ordres vor, so daß wir auch von diesem ein günstiges Resultat erwarten dürfen.

Unsere Abtheilung Elektricitätswerke mit Centralen in Briesen, Strasburg und Graudenz, letztere mit elektrisch betriebener Straßenbahn, haben gleichfalls befriedigende Betriebsergebnisse aufzuweisen und wir können auch hierin ein Anwachsen der Geschäfte constatiren.

In diesem Jahre haben wir mit den Städten Memel und Stolp Verträge abgeschlossen zum Bau elektrischer Centralen und Straßenbahnen, mit deren Ausführung wir beschäftigt sind. Wir führen diese Centralen für eigene Rechnung und dürfen nach den Resultaten aus den bereits bestehenden auch für die im Bau befindlichen Centralen ein im Ganzen befriedigendes Betriebsergebniß erhoffen.

Schließlich wollen wir noch erwähnen, daß wir noch mit verschiedenen städtischen Verwaltungen wegen der Ausführung von Centralen in Unterhandlung stehen und in Labes eine Centrale für fremde Rechnung bauen.

Mit dem Bau des Stahl- und Walzwerkes beginnen wir im Frühjahr 1900."

Die von der Norddeutschen Wagenbau-Vereinigung errichtete **Waggonfabrik Danzig** hat ihren Betrieb am 10. Oktober 1899 eröffnet. Sie bedeckt eine Fläche von 41 300 qm, von der 10443 qm überdacht sind, und ist auf eine Jahresproduktion von 500 Waggons eingerichtet. Sie verdankt ihre Entstehung unmittelbar den von der Königlichen Staatsregierung gewünschten und unterstützten Bestrebungen, die Industrie in den östlichen Provinzen in größerem Maße als bisher zu fördern, und es darf daher erwartet werden, daß ihr auch fernerhin das Wohlwollen der Königlichen Staatsregierung nicht fehlen und ihr daher eine günstige Entwickelung beschieden sein werde.

XX. Rhederei.

Das Jahr 1899 war für die Rhederei ein befriedigendes. —

Wenn man die außerordentliche Zunahme von Dampferraum während dieses Jahres in Rechnung zieht, so beweisen die günstigen Frachten, daß Handel und Wandel in der ganzen Welt einen erfreulichen Aufschwung genommen haben. Die schlechten Ernten in Ostindien und Rußland wurden durch die gewaltigen Quantitäten, welche Argentinien und die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika zur Verschiffung brachten, wett gemacht.

Von New-York, Baltimore, Philadelphia notirten Frachten nach Großbritannien und dem Continent bei Beginn des Jahres circa 3 s. 6 d. p. 480 Pfd. Weizen; sie erfuhren eine Abschwächung im Frühjahr bis auf 2 s. 3 d., erholten sich aber im Sommer und erreichten August/September die Höhe von 4 s. — Das Jahr schloß mit 3 s. $1^1/_2$ d.

Gleichmäßiger noch war die Raumfrage vom La Plata, wenn dieselbe auch dann und wann für kurze Zeiträume nachließ. — Die besten Frachten von dort nach dem Continent und Großbritannien wurden im September/Oktober mit 31 s. per ton Weizen erzielt.

Vom Schwarzen Meer waren die Frachten nichts weniger als zufriedenstellend. Die höchsterzielte Fracht von Odessa nach Großbritannien war 12 s. 6 d. p. ton, doch nur für ganz kurze Zeit konnten ähnliche Raten bedungen werden: im Juni/Juli wurden die Frachten bis auf 7 s. heruntergedrückt.

Der Ausbruch des Krieges zwischen England und den Südafrikanischen Republiken brachte im Oktober überall eine spontane, starke Frachtensteigerung. Die englische Regierung hatte bis Ende Dezember, nach Berechnung eines Fachblattes, 202 Dampfer im Gesammtgehalte von rund einer Million Brutto Registertons für Transporte von Truppen und Materialien und zwar die besten und schnellsten Dampfer, welche ihr die englische Großrhederei zur Verfügung stellen konnte, aus dem Markt genommen.

Bald aber zeigte sich, daß die Hoffnungen, welche die Rhederei auf die Dauer dieser Frachtenbesserung gesetzt hatte, übertrieben waren, denn es erwies sich, daß die Lahmlegung der Handelsbeziehungen nach Südafrika, welche in gewissem Umfange eintrat, jene Entziehung von Schiffsraum aufwog. Der Rückschlag erfolgte bereits Ende November.

Aus der Ostsee setzten die Frachtraten bei Beginn der Verschiffungsperiode niedrig ein, aber im Ganzen genommen war der Frachtenmarkt ein lebhafter zu nennen und in manchen Fällen wurden die im Jahre 1898 erzielten Raten übertroffen.

Nach London wurde von Riga $10^1/_2$ d bis 1 s $4^1/_2$ d p. Qr. Hafer und von Petersburg 1 bis 2 s p. Qr. Weizen bezahlt. Dielenfrachten vom Bottnischen und Finnischen Busen variirten je nach der Größe der Dampfer und nach den Abladedistrikten, waren aber während der ganzen Verschiffungssaison rentabel.

Unser lokaler Frachtenmarkt zeigte eine ruhige Tendenz mit im Allgemeinen guter Nachfrage für Schiffsraum. Es ist hier an früher Berichtetes zu erinnern, daß nämlich der Import unseres Hafens den Export bereits nennenswerth übersteigt und somit ein reichliches Angebot hier disponibel werdender Schiffsräumte vorhanden ist. In gewöhnlichen Zeitläuften kann also eine beträchtliche Steigerung unserer Ausfrachten kaum erhofft werden. Sehr erfreulich für unsere Rhederei gestalteten sich die Frachten für Kohlen von Großbritannien nach Neufahrwasser, die nach untenstehender Uebersicht während des ganzen Jahres zufriedenstellend waren.

Der außerordentlich milde Winter hat hier eine ununterbrochene Schiffahrt zugelassen, doch waren die Frachten in und von der Ostsee bis spät in das Frühjahr hinein recht niedrig. Der nördliche Theil der Ostsee hatte wieder einen langen Nachwinter, und die Schiffahrt von den Häfen des Bottnischen Busens konnte erst Anfang Juni als eröffnet betrachtet werden.

Das Zeit-Chartergeschäft hat in der ganzen Welt einen beträchtlichen Umfang genommen, und auch verschiedene Dampfer hiesiger Rhedereien fanden in diesem Geschäft lohnende Renten.

Der Seeleichter-Verkehr hat zugenommen; nach den vorhandenen Anschreibungen sind hier ins Gesammt circa 12 000 Registertons solcher Fahrzeuge und zwar in der Hauptsache mit Kohlen vom Ruhrgebiet angekommen. An Ausfracht erhielten diese Leichter meistens Holz für die Rheinhäfen.

Wir geben die folgenden Frachten in vergleichender Uebersicht:

1. für **Segelschiffe:**

a) für das Load (50 Kubikfuß engl.) kantiges Fichtenholz:

		1. Quartal:	2. Quartal:	3. Quartal:	4. Quartal:
nach **Kohlenhäfen** der **Ostküste Englands**	1899:	7 s 9 d—8 d	8 s 6d—9 s 6 d	8 s 6d—9 s	9 s—8 s 6 d
	1898:	6 s—7 s 6 d	6 s 3 d—7 s	7 s—8 s 3 d	—
	1897:	8 s—7 s	7 s 3 d	7 s 3 d—10 s 9 d	11 s
	1896:	7 s 6 d	7 s 6 d—6 s	7 s—9 s	8 s 3 d—10 s
	1895:	6 s	6 s 3 d	6 s 3 d—6 s 6 d	—

2. für **Dampfer:**

b) für die Tonne Zucker:

nach **London**	1899:	6 s 6 d—6 s	6 s—5 s 6 d	6 s 6 d—7 s	8 s 6 d—7 s 6 d
(als Theilladung und	1898:	5 s 3 d—6 s	5 s 9 d—6 s	6 s—6 s 6 d	7 s 3 d—6 s
in ganzen Ladungen)	1897:	6 s—6 s 6 d	6 s—6 s 6 d	6 s—7 s 6 d	7 s 6 d—6 s
	1896:	5 s 6 d—6 s 6 d	5 s 6 d—6 s 6 d	6 s 6 d—7 s	10 s 3 d—7 s
	1895:	7 s—5 s	5 s 6 d—6 s 6 d	5 s 6 d—6 s 6 d	7 s 6 d—6 s

c) für das Load Eisenbahnschwellen:

nach **Ostende** und **Gent**

für eichene . . .	1899:	9 s 6 d—8 s 6 d	8 s 6 d	9 s 6 d—10 s 6 d	12 s 6 d—9 s 3 d
	1898:	8 s 9 d—8 s $7^1/_2$ d	8 s 6 d—9 s 9 d	9 s 3 d—10 s 6 d	10 s 6 d—10 s
	1897:	9 s—8 s 9 d	8 s 6 d—8 s 9 d	8 s 6 d—9 s 9 d	9 s 9 d—8 s 9 d
	1896:	8 s—8 s 6 d	8 s 9 d—9 s	8 s 6 d—9 s	9 s 3 d—11 s
	1895:	8 s 3 d	8 s 6 d—9 s	8 s $7^1/_2$ d—9 s $1^1/_2$ d	8 s 6 s

d) Seefrachten für Steinkohlen von Kohlenhäfen der Ostküste Englands und Schottlands nach Neufahrwasser für die englische Tonne:

1899:	4 s 9 d—5 s 6 d	5 s—6 s	6 s—7 s 3 d	5 s $10^1/_2$ d—6 s 9 d
1898:	5 s—4 s $7^1/_2$ d	4 s 6 d—5 s 3 d	5 s—7 s 3 d	7 s—5 s $9^1/_2$ d
1897:	3 s 6 d—4 s 9 d	3 s 9 d—4 s 6 d	4 s 3 d—5 s 9 d	5 s 9 d—6 s $1^1/_2$ d
1896:	3 s 9 d—4 s 3 d	4 s 3 d—4 s	4 s—5 s 9 d	5 s 9 d—4 s 3 d
1895:	3 s 4 d—4 s 3 d	4 s 6 d—4 s 9 d	4 s—5 s	4 s 9 d—3 s 9 d

Die Rhederei Danzigs bestand zu Ende des Jahres 1898 aus 8 Segelschiffen (von zusammen 9 878 cbm = 3 486 R. T.) und aus 26 Dampfschiffen (von zusammen 36 518 cbm = 12 885 R. T.), insgesammt 34 Seeschiffen (von zusammen 46 396 cbm = 16 371 R. T.). Im Laufe des Jahres 1899 kam durch Ankauf und Neubau je ein Dampfschiff zu, während 2 Segelschiffe durch Verkauf abgingen; demnach schließt das Jahr 1899 mit einem Bestand von 6 Segelschiffen (von zusammen 7 761 cbm = 2 739 R. T.) und 28 Dampfschiffen (von zusammen 40 718 cbm = 14 368 R. T.), insgesammt 34 Seeschiffen (von zusammen 48 479 cbm = 17 107 R. T.). Ende 1899 waren außerdem hier 8 Küstenfahrzeuge heimathberechtigt.

Ferner waren für den Verkehr im Hafen, auf der Rhede und in der Danziger Bucht, sowie auf den ost- und westpreußischen Binnengewässern — von fiskalischen Fahrzeugen abgesehen — 67 Bugsir-, Personen- und Frachtdampfer, einschließlich eines Eisbrechdampfers vorhanden.

* * *

Die Danziger Rhederei am Anfang des Jahres 1900.

Rheder	Schiff	Bauart	Reg.-Tons		Kubikmeter
			brutto	netto	
Behnke & Sieg	Emily Rickert	Schraubendampfer	519	294	833
"	A. W. Kafemann	"	859	521	1476
"	Elsie	"	1180	730	2068
"	Gedania	"	1471	921	2609
"	Marie Theresia	"	1754	1106	3133
Paul Ed. Berentz	Pauled	Bark	720	680	1927
"	Elise Link	"	530	513	1454
Münsterberg	Vera	"	378	364	1031
Ferd. Prowe	Adlershorst	Schraubendampfer	334	188	535
F. G. Reinhold	Lotte	"	451	265	751
"	Sophie	"	609	359	1018
"	Emma	"	657	396	1122
"	Carlos	"	941	561	1591
"	D. Siedler	"	503	289	819
"	Zoppot	"	394	228	647
"	Mietzing	"	514	293	830
"	Martha	"	841	521	1476
"	Minna	"	963	595	1686
Th. Rodenacker	Blonde	"	613	363	1028
"	Jenny	"	766	474	1342
"	Annie	"	833	514	1456
"	Brünette	"	864	535	1517
"	Freda	"	996	620	1757
"	Oliva	"	1162	729	2065
"	Agnes	"	888	549	1556
"	Julia	"	1227	763	2164
Dzg. Rhederei-Act.-Ges.	Artushof	"	817	494	1400
" "	Mlawka	"	760	424	1203
" "	Hercules	"	1095	673	1909
" "	Echo	"	934	586	1660
" "	Emil Berenz	"	755	377	1067
Schoenberg & Domansky	Maria	Bark	505	482	1366
Ernst Wendt	Königin Elisabeth Louise	"	502	485	1374
"	Jupiter	Brigg	243	215	609

Außerdem 8 Küstenfahrzeuge und ferner die Bugsir- und Flußdampfer:

Arion, Anna, Amor, Blitz, Bohnsack, Diana, Drache, Else, Ernte, Falke, Fink, Fürst Blücher, Forelle, Grille, Germania, Greif, Hecht, Juno, Kaiser, Lachs, Legan, Mercur, Möwe, Neufähr, Nix, Oberon, Pfeil, Phönix, Richard Damme, Rose, Sirene, Schwan, Trude, Titania, Vineta, Zufriedenheit. — Puck, Sprott. — Käthe. — Fram, Venus. — Freya. — Emma. — Gretchen. — Perle. — Berl. Holz-Comptoir. — Adele, Autor, Anna, Brahe, Danzig, Einigkeit, Frisch, Friede, Graudenz I, Graudenz II, Julius Born, Linau, Münden, Rußland, Tiegenhof, Thorn, Weichsel, Warschau, Verein, Margarethe. — Putzig.

Winterlage hielten hier 4 Schiffe der Danziger Rhederei, 6 in anderen preußischen Häfen beheimathete Schiffe, sowie je 1 dänisches, schwedisches und russisches Schiff.

* * *

Ueber die Reisen, welche von den zur Danziger Rhederei gehörigen Schiffen 1899 zurückgelegt sind, giebt die nachstehende Tabelle Auskunft:

von: / nach:	Danzig	anderen deutschen Ostseehäfen	deutschen Nordseehäfen	Rußland u. Finnland	Schweden u. Norwegen	Dänemark	Niederlande und Belgien	Großbritannien und Irland	Frankreich	Spanien, Portugal u. Nordafrika	Italien	Griechenland	Amerika	Summa 1899	1898:	1897:
Danzig	—	21	1	3	13	4	37	165	—	8	—	—	—	247	287	285
davon mit Ladung	—	*2*	—	—	*10*	*1*	*37*	*165*	—	*3*	—	—	—	*218*	*244*	*235*
anderen deutschen Ostseehäfen	5	33	1	—	10	7	—	20	2	14	—	—	1	93	96	75
davon mit Ladung	*2*	*24*	—	—	*10*	*3*	—	*20*	*2*	*14*	—	—	*1*	*76*	*79*	*53*
deutschen Nordseehäfen	1	2	2	—	—	—	1	25	—	—	—	—	—	31	8	8
davon mit Ladung	*1*	*1*	—	—	—	—	*1*	*24*	—	—	—	—	—	*27*	*8*	*7*
Rußland und Finnland	14	8	—	9	1	—	—	4	1	1	—	—	—	38	48	38
davon mit Ladung	*13*	*5*	—	*1*	*1*	—	—	*4*	—	*1*	—	—	—	*25*	*16*	*23*
Schweden und Norwegen	6	16	—	3	7	2	2	3	—	—	—	—	—	39	54	53
davon mit Ladung	*5*	*3*	—	*2*	—	—	*2*	*2*	—	—	—	—	—	*14*	*28*	*29*
Dänemark	2	6	—	2	—	4	—	6	—	—	—	—	—	20	21	29
davon mit Ladung	*2*	*6*	—	*2*	—	*3*	—	*6*	—	—	—	—	—	*19*	*20*	*24*
Niederlande und Belgien	85	1	—	2	—	—	2	8	1	—	—	—	—	99	122	97
davon mit Ladung	*85*	*1*	—	*2*	—	—	—	*7*	—	—	—	—	—	*95*	*118*	*83*
Großbritannien und Irland	122	7	29	14	5	1	61	120	14	8	—	2	—	383	350	335
davon mit Ladung	*122*	*4*	*25*	*11*	*3*	—	*9*	*11*	*5*	*8*	—	*2*	—	*203*	*173*	*173*
Frankreich	6	—	—	3	1	—	—	18	1	—	—	—	—	29	31	28
davon mit Ladung	*6*	—	—	*3*	*1*	—	—	*18*	—	—	—	—	—	*28*	*29*	*28*
Spanien, Portugal u. Nordafrika	—	4	—	—	2	—	—	10	8	12	1	—	—	37	33	35
davon mit Ladung	—	—	—	—	*2*	—	—	*10*	—	*2*	—	—	—	*14*	*9*	*13*
Italien	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	12	8
davon mit Ladung	*1*	—	—	—	—	—	—	*1*	—	—	—	—	—	*2*	*10*	*6*
Griechenland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	5	—
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amerika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*1*	*2*
Summa 1899:	242	98	33	36	39	18	103	380	27	39	2	2	1	1020	—	—
davon mit Ladung	*237*	*46*	*25*	*24*	*27*	*7*	*49*	*268*	*7*	*28*	—	*2*	*1*	*721*	—	—
1898:	287	93	7	46	56	21	123	352	31	32	15	5	4	—	1069	—
davon mit Ladung	*259*	*42*	*5*	*34*	*32*	*5*	*67*	*246*	*5*	*25*	*7*	*5*	*3*	—	*735*	—
1897:	289	70	9	80	52	31	95	240	29	35	4	—	7	—	—	1000
davon mit Ladung	*270*	*31*	*4*	*29*	*29*	*5*	*41*	*235*	*2*	*25*	*2*	—	*3*	—	—	*676*

XXI. Binnenschiffahrt.

Die Weichselschiffahrt war im Jahre 1899 dadurch begünstigt, daß sie, weil der Winter sehr milde war, schon im Februar aufgenommen werden konnte, daß sie das ganze Jahr hindurch gutes Wasser hatte und daß sie bis Ende November betrieben werden konnte.

Die Menge der stromauf zu fahrenden Güter war zeitweise schwer zu bewältigen, es fehlte besonders im Herbst an Kähnen; Rohstoffe verschiedener Art gingen in ganz erheblichen Quantitäten nach Polen; stromab bietet Polen im wesentlichen nur Kleie nach Thorn, sehr häufig kommt es vor, daß Segelkähne leer nach Deutschland zurückkehren müssen, die Frachtdampfer kommen meistens bodenleer aus Polen zurück.

Für die Einzelschiffer war das abgelaufene Jahr ein gewinnbringendes, namentlich war für sie der Spätherbst lohnend. Die Dampferfahrt leidet wie schon seit langem durch scharfe Konkurrenz und läßt den Unternehmern keinen ausreichenden Nutzen, die Löhne waren steigend und Kohlen zum Schluß erheblich höher.

Der gänzliche Mangel an Winterhäfen auf der Polnischen Weichsel — selbst in Warschau ist kein solcher — ist eine große Schädigung der Weichselschiffahrt: Fahrzeuge, die noch im November sich in Polen auf der Reise befinden, setzen sich großer Gefahr aus. Auf Abhilfe ist vor der Hand nicht zu rechnen.

Ueber den Frachtverkehr in den einzelnen Artikeln ist im Abschnitt XXIII unter Ziffer 2 eingehenderes statistisches Material beigebracht. Hier sei nur hervorgehoben, daß im Verkehr zu Thal die Einlager Schiffsschleuse von einem Güterquantum von 227 657 Tonnen passirt worden ist, das sind 3719 Tonnen weniger als 1898. Der Rückgang ist fast ausschließlich dem bedeutenden Nachlassen in der Zufuhr von Mauersteinen zuzuschreiben, das durch die Zunahme, die in der Stromzufuhr einer Reihe anderer wichtiger Frachtartikel eingetreten ist, nicht ausgeglichen werden konnte. Im Verkehr zu Berg betrug die durch die Einlager Schiffsschleuse gegangene Gütermenge 277 002 Tonnen, was gegen 1898 eine Zunahme von 7526 Tonnen bedeutet. Dieser Zuwachs entspringt namentlich der Mehrbeförderung von verarbeitetem Eisen, Maschinen und Maschinentheilen, sowie von Häuten und Fellen.

XXII. Speditionsgeschäft.

Im Danziger Speditionsgeschäft herrschte im Jahre 1899 eine rege Thätigkeit. Das Jahr begann ohne Winter. Die Zufuhren seewärts kamen von Anfang bis zu Ende ungehindert heran, und sie waren in einer Reihe von bedeutenden Artikeln sehr groß. Rund 106000 Ton. Erz von Schweden für Oberschlesien, eine Anzahl großer Dampferladungen Salz von der Krim für Russisch-Polen, sieben Seglerladungen Quebrachoholz von Argentinien für die polnische Gerberei, die starken Zufuhren künstlicher Düngemittel und die regelmäßige volle Beschäftigung der von Rotterdam, Hamburg, Hull u. a. Häfen nach hier verkehrenden Dampfer sind die hervorstechendsten günstigen Momente aus dem Gange des Speditionsgeschäfts. Je erfreulicher es sich entwickelt, um so empfindlicher machen sich freilich auch die Mißstände bemerkbar, unter denen es leidet: Das Fehlen zeitgemäßer Umschlagsvorrichtungen im Hafen und der immer größer werdende Mangel an Arbeitskräften. Wir haben an anderen Stellen dieses Berichtes dargelegt, welche Maßnahmen wir zur Abstellung dieser Mißstände für erforderlich erachten und wie wir ihre Durchführung zu fördern bestrebt sind.

* * *

Von denjenigen Handelsgütern, welche ausschließlich oder doch zum großen Theile in Spedition über unsern Hafen gehen, sind u. a. seewärts importirt worden: dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Baumwolle	1 759	4 226	4 378	782	6 240
Drogen, Chemikalien und künstliche Düngemittel	543 279	573 222	545 282	477 198	434 991
Roheisen	213 067	247 330	213 566	189 562	152 788
Verarbeitetes Eisen und Eisenwaaren	499 857	321 222	297 632	364 513	228 391
Cement	90 796	100 132	77 411	97 352	68 208
Farbenerden	2 958	3 054	3 684	3 445	4 225
Porzellanerde	17 156	10 902	17 364	13 521	11 610
Rohe Rindhäute	67 521	52 732	56 232	61 500	37 540
Maschinen, Dampfkessel und Fahrzeuge	131 533	77 099	59 387	39 110	38 766
Kupfer, rohes	8 825	12 388	12 433	9 233	9 341
Eisenerze	1 058 100	830 866	620 770	276 267	30 234
Steine, roh oder blos behauen	479 607	367 157	429 256	494 920	397 353
Chamotsteine, Ziegel, Thonröhren	65 169	100 926	199 906	194 077	124 375
Fichtenharz	46 136	26 545	27 790	28 521	39 649
Talg	18 401	32 874	23 363	19 112	20 022
Reis	50 806	66 463	44 284	51 581	38 841
Gewürze	7 289	7 094	7 519	8 048	7 214
Cichorien, gebrannt oder gemahlen	16 078	14 421	16 862	15 388	16 665

Ueber einen Theil der vorstehend aufgeführten Artikel ist schon in den früheren Abschnitten Näheres beigebracht worden. Wegen der wichtigeren noch nicht besprochenen Artikel sei Folgendes erwähnt:

Von **Drogen, Chemikalien** und **künstlichen Düngemitteln** sind seewärts eingegangen u. a. dz.:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Aetznatron	4 701	9 663	11 804	12 049	9 723
Alaun	2 911	3 611	2 065	1 085	1 152
Salmiak	821	671	1 461	2 524	838
Chlorkalk	2 537	4 485	3 992	7 601	6 538
Pottasche	3 765	2 068	695	1 681	1 233
Soda, kalzinirte	5 311	12 948	6 976	2 167	9 072
Bleiweiß, Zinkweiß	2 121	1 707	2 288	2 038	1 714
Dividivi	14 541	6 961	9 054	7 687	4 186
Gerbstoffextrakte	19 992	11 608	11 479	9 502	4 743
Gips	1 411	2 941	4 799	2 804	622
Mennige	1 512	1 612	2 135	1 740	1 320
Myrobalanen	12 136	7 078	6 368	4 131	4 034
Quebrachoholz	85 841	61 030	6 951	39 114	46 235
Sumach	5 698	3 862	3 525	3 205	2 370
Catechu	5 229	5 699	6 923	4 103	2 881
Farbhölzer	11 689	21 937	15 439	21 798	15 571
Schlemmkreide	13 786	17 834	16 435	19 840	13 561
Rohe Kreide	377	3 862	1 114	3 199	4 783
Glaubersalz	2 357	1 537	2 840	3 292	1 883
Chilisalpeter	178 399	195 477	199 497	163 140	149 959
Schwefel	31 926	25 833	22 504	20 591	20 028
Schwefelsäure	979	739	310	277	747
Superphosphat	57 143	85 153	156 828	81 003	85 693

Von **Roheisen** betrug nach den zollamtlichen Verkehrsübersichten die Einfuhr seewärts: dz.:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
von Großbritannien	201 511	204 895	200 291	179 158	133 058
„ den Ver. Staaten von Amerika	—	1 268	—	—	—
„ holländ. und belgischen Häfen	1 956	8 571	6 803	9 352	3 089
„ dem Rheingebiet	—	23 997	5 925	402	13 443
„ deutschen Nordseehäfen . .	3 530	2 766	228	—	—
„ „ Ostseehäfen . . .	6 070	5 833	319	650	3 198
zusammen	213 067	247 330	213 566	189 582	152 788

Von diesen Importen seewärts sind weiter verladen worden:

	1899	1898	1897	1896	1895
stromwärts	145 845	169 180	137 490	130 330	98 000
bahnwärts	131 665	143 825	112 875	106 355	37 000
zusammen	277 510	313 005	250 365	236 685	135 000

Von **verarbeitetem Eisen** und **Eisenwaaren** sind seewärts, und zwar ebenfalls zu einem großen Theile in Spedition, über unsern Hafen eingegangen: dz:

von (oder über):	Stettin:	anderen deutschen Ostseehäfen:	deutschen Nordseehäfen:	dem Rheingebiet:	holländischen u. belgischen Häfen:	Großbritannien:	anderen Häfen:	Zusammen 1899:	1898:	1897:
Eck- und Winkeleisen .	196	23 990	851	27 261	33 222	16 775	—	102 295	76 236	65 514
Eisenbahnlaschen und Unterlagsplatten . .	20	—	464	7 389	6 417	—	—	14 290	6 608	8 676
Eisenbahnschienen . .	45	—	6 450	28 179	37 664	—	—	72 338	39 635	27 847
Radkranz- u. Pflugschaareisen, sowie Stabeisen	576	1 725	1 973	45 032	68 527	17 292	17	135 142	84 387	66 923
Eisenplatten u. Eisenblech	792	489	6 214	9 364	11 140	72 208	—	100 237	56 327	78 207
Weißblech	10	38	603	1 128	516	738	—	3 033	1 763	2 282
Eisendraht	1 710	113	1 231	2 616	397	605	9	6 681	2 589	2 841
Ganz grobe Eisenwaaren	1 254	29	670	6 306	155	624	—	9 038	7 997	7 366
Ambosse, Schraubstöcke u. dergl.	526	1 857	3 040	5 536	1 122	62	—	12 143	9 361	11 389
Anker und Ketten . .	139	6	271	275	1 266	1 758	—	3 715	3 969	3 246
Drahtseile	221	—	39	243	—	24	—	527	169	105
Eisen, roh vorgeschmiedet	34	1 035	1 410	708	21	1	—	3 269	2 070	1 351
Eisenbahn-Achsen, -Räder -Puffer u. s. w. . .	—	—	137	1 532	1 148	1	—	2 818	2 284	934
Schmiedeiserne Röhren	1 146	152	284	1 497	1 470	887	—	5 436	4 695	3 903
Grobe Eisenwaaren .	2 883	3 496	7 179	4 660	1 215	5 428	26	24 887	17 952	15 123
Drahtstifte	217	8	1 860	1 057	926	—	—	4 068	5 182	1 925
zusammen 1899:	9 769	32 938	32 766	142 783	165 206	116 403	52	499 857	—	—
1898:	5 495	22 392	21 104	97 707	100 153	72 132	2 241	—	321 224	—
1897:	7 458	20 554	16 170	101 194	95 227	56 904	125	—	—	297 632

Die von deutschen Häfen seewärts hierher gekommenen Mengen waren nordwestdeutscher Herkunft (aus Hannover und Oldenburg). Ebenso waren die von den holländischen und zum Theil auch die von belgischen Häfen verladenen Fabrikate deutschen Ursprungs (Rheinland, Westfalen); doch sind in den angegebenen Importzahlen auch belgische Eisenwaaren für Polen enthalten.

Bahnwärts wurden versandt: dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Eisen und Stahl	165 905	119 415	89 030	124 690	114 246
Eisenbahnschienen	69 740	55 895	21 605	27 585	8 915
Eiserne Schwellen	3 220	4 340	3 580	5 135	2 175
„ Achsen	1 435	1 700	1 710	1 655	2 058
„ Röhren	6 260	12 840	7 420	4 100	2 566
Eisen- und Stahldraht . . .	2 305	1 765	1 765	2 005	1 672
Eisen- und Stahlwaaren . . .	44 895	38 985	34 550	30 165	23 437
zusammen	293 760	234 940	159 660	195 335	155 069
ferner stromwärts:					
Verarbeitetes Eisen aller Art .	190 095	103 970	93 405	121 480	71 550
zusammen	483 855	338 910	253 065	316 815	226 619

Von den Sendungen mit der Eisenbahn gingen im direkten Verkehr nach Polen, Rußland und Oesterreich-Ungarn: dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Eisen und Stahl	35 055	28 190	22 570	25 345	16 699
Eisenbahnschienen	1 000	5 515	100	9 945	215
Eiserne Schwellen	—	—	—	1 500	—
„ Achsen, Röhren ꝛc.	—	460	15	375	470
Eisen- und Stahldraht	295	275	100	10	315
Eisen- und Stahlwaaren	5 085	3 540	4 240	4 030	4 177
Von eisernen Maschinen und Maschinentheilen — fast ausschließlich englischer Herkunft — kamen über See nach Danzig	108 867	48 362	33 827	22 147	24 869
und es wurden mit der Eisenbahn nach Polen versandt	134 325	64 810	46 335	24 600	40 903

Die seewärts eingeführten rohen **Häute** waren zum größten Theil Speditionsgut für Polen und Rußland. Nach den Anschreibungen über den Eisenbahnverkehr sind dorthin bahnwärts von hier verladen worden (Häute, Felle und Leder) 1899: 35 315. — 1898: 41 655. — 1897: 40 195. — 1896: 47 930. — 1895: 22 133 dz.

Was die für das hiesige Speditionsgeschäft in Betracht kommenden Ausfuhrartikel betrifft, so sind von **Kartoffelmehl** von hier seewärts verladen worden nach: dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
Stettin	203	260	2 230	1 171	76
anderen deutschen Ostseehäfen	155	424	706	54	760
deutschen Nordseehäfen	—	398	—	298	918
dem Rheingebiet	1 278	2 950	3 291	3 534	2 332
Dänemark	5 177	1 224	650	2 917	2 743
Großbritannien	3 355	1 167	210	1 690	2 586
Holland	4 336	4 198	11 103	9 445	3 087
anderen Ländern	271	—	—	221	1 634
zusammen	14 775	10 621	18 190	19 330	14 136

Die Spedition von **Melasse** betrug: dz:

	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach Stettin	65 191	54 847	16 397	899	—
„ anderen deutschen Ostseehäfen	183	62	52	98	—
„ Hamburg	—	206	1 889	—	—
„ Bremen	38 774	23 906	3 160	198	—
„ dem Rheingebiet	3 877	19 783	—	—	—
„ Schweden	1 912	3 326	1 372	—	—
„ Dänemark	4 671	2 497	21		—
„ Großbritannien	12 060	21 102	8 400	—	5020
„ Holland	1 398	24 453	905	—	—
„ Belgien	28	6 157	—	—	—
„ Frankreich	16 411	—	102 713	182 157	234 861
zusammen:	144 505	156 339	134 909	184 750	239 881

Das Nähere über die Beförderung von **russischem Zucker** ist schon auf Seite 54 und 55 beigebracht worden; über die Spedition von Spiritus vergleiche den Spezialbericht auf Seite 51.

* * *

Mit Ladung von Speditionsgut haben verkehrt:

am Seepackhofe in Danzig:		im I.:	II.:	III.:	IV. Quartale:	Zusammen:
Seedampfer	1899:	74	89	92	88	343
	98:	70	94	89	90	343
	97:	60	79	84	83	306
	96:	64	84	73	80	301
	95:	42	95	75	78	290

an den Hafengleisen zu Neufahrwasser:

		im I.:	II.:	III.:	IV. Quartale:	Zusammen:
Tourdampfer mit Maschinen, Häuten, Chemikalien und Stückgütern verschiedener Art	1899:	22	38	71	39	170*)
	98:	25	43	67	44	179**)
	97:	15	36	55	26	132***)
	96:	15	27	33	16	91†)
	95:	13	36	23	28	100††)

XXIV. Geld- und Kreditgeschäfte.

Der Zinsfuß der Reichsbank war	für Wechsel:	für Lombard-Darlehne:
vom 1. Januar bis 16. Januar 1899:	6 %,	7 %,
„ 17. „ „ 20. Februar „	5 %,	6 %,
„ 21. Februar „ 8. Mai „	$4^1/_2$ %,	$5^1/_2$ %,
„ 9. Mai „ 18. Juni „	4 %,	5 %,
„ 19. Juni „ 6. August „	$4^1/_2$ %,	$5^1/_2$ %,
„ 7. August „ 2. Oktober „	5 %,	6 %,
„ 3. Oktober „ 18. Dezember „	6 %,	7 %,
„ 19. Dezember „ 31. Dezember „	7 %,	8 %,
im Jahresdurchschnitt 1899:	5,036 %,	6,036 %,
„ „ 1898:	4,267 %,	5,267 %,
„ „ 1897:	3,806 %,	4,556 % und 4,806 %,
„ „ 1896:	3,656 %,	4,156 % „ 4,656 %,
„ „ 1895:	3,139 %,	3,639 % „ 4,139 %.

In runden Tausenden Mark haben betragen:

a) bei der Reichsbank-Hauptstelle, einschließlich der von ihr abhängigen Bankanstalten in Marienwerder, Culm und Pr. Stargard (RB):

b) bei der Danziger Privat-Aktienbank (PB):

c) bei dem Danziger Sparkassen-Aktien-Verein (Sp.):

		1896:	1897:	1898:	1899:
1. Die Lombard-Ausleihungen einschl. des Bestandes vom Vorjahre	RB	23 073	22 152	25 577	27 295
	PB	15 202	13 743	13 664	15 964
	Sp	43 720	46 926	59 980	50 699
2. „ Diskontirungen von Wechseln auf deutsche Plätze	RB	49 840	50 654	53 196	61 118
	PB	18 633	21 578	25 291	27 279
	Sp	25 733	32 881	31 027	32 829
3. „ Ankäufe von Wechseln auf das Ausland	RB	161	175	—	—
	PB	5 472	5 412	3 871	3 970
4. „ Gesammtbeträge der Kreditgewährungen zu 1—3		181 834	193 521	212 606	219 154

*) Außerdem 4 Segelschiffe mit Harz, 2 mit Farbholz, 5 mit Quebrachoholz, 3 mit Phosphat, 1 mit Schmieröl, 8 mit Petroleum in Barrels, 5 Dampfer mit Petroleum in Barrels und 6 Tankdampfer mit Petroleum.

**) Außerdem 5 Segelschiffe mit Harz, 4 mit Blauholz, 1 mit Farbholz, 4 mit Quebrachoholz, 3 mit Gerbstoffen, 1 mit Salpeter, 3 mit Petroleum in Barrels und 12 Tankdampfer mit Petroleum.

***) Außerdem 6 Segelschiffe mit Harz, 2 mit Blauholz, 1 mit Schmieröl, 8 mit Petroleum in Fässern und 9 Tankdampfer mit Petroleum.

†) Außerdem 12 Segelschiffe mit Quebrachoholz, 7 mit Bauholz, 6 mit Harz, 1 mit Häuten, ferner 12 Segler mit Petroleum in Fässern und 7 Tankdampfer mit Petroleum.

††) Außerdem 7 Segelschiffe mit Harz und 13 Segelschiffe mit Gerb- und Farbstoffen.

			1896:	1897:	1898:	1899:
5.	„ Bestände an Depositen aus dem Vorjahre	PB	3 943	3 951	3 521	3 861
		Sp	17 849	19 253	20 615	21 667
			21 792	23 204	24 136	25 528
6.	„ neuen Depositen	PB	9 270	7 811	7 662	11 772
		Sp	7 452	7 800	8 215	8 075
7.	„ Gesammtbeträge der Depositen . . .		38 514	38 815	40 013	45 375
8.	„ Auszahlungen von Depositen . . .	PB	9 262	8 241	7 322	9 463
		Sp	6 048	6 439	7 162	8 017
			15 310	14 680	14 484	17 480
9.	„ Depositenbestände zum neuen Jahre .		23 204	24 135	25 529	27 895
		PB	3 951	3 521	3 861	6 170
		Sp	19 253	20 614	21 667	21 725
10.	„ Vereinnahmungen auf dem Giro-Conto:	RB	350 519	374 686	422 212	513 671
		PB	41 750	37 937	35 778	33 228
11.	„ Gesammtbeträge der Einzahlungen auf Giro-Conto		392 269	412 623	457 990	546 899

* * *

Bei dem hiesigen Gericht wurden Konkurse eröffnet: 1899: 27 — 1898: 23 — 1897: 30 — 1896: 24 — 1895: 23.

---

1. Reichsbankhauptstelle.

Einschließlich der von hier abhängigen Bankanstalten in Marienwerder, Culm und Pr. Stargard hat sich der Geschäftsumsatz wie folgt gestellt:

		1898:		1899:
a) Lombard-Verkehr	Mk.	44 146 900	Mk.	48 119 000
b) gesammter Wechsel-Verkehr	„	134 176 600	„	161 587 500
c) Giro- und Anweisungs-Verkehr	„	888 144 700	„	1 043 750 600
d) Depositen-Verkehr	„	60 100	„	10 500
e) Verkehr mit Reichs- und anderen Staatskassen	„	1 854 700	„	—
f) angekaufte und eingezogene Werthpapiere . .	„	220 400	„	425 700
	Mk.	1 068 603 400	Mk.	1 253 893 300

a. Lombard-Geschäft (einschl. Culm, Marienwerder, Pr. Stargard):

		1898		1899
Bestand am Anfang des Jahres	Mk.	3 244 750	Mk.	3 762 500
Zugang	„	22 332 300	„	23 532 900
Abgang	„	21 814 550	„	24 586 100
Bestand am Schluß des Jahres	„	3 762 500	„	2 709 300
davon auf Effekten	„	2 026 700	„	1 098 300
„ Waaren	„	1 735 800	„	1 611 000

b. **Wechsel-Geschäft:**

Platzwechsel (Danzig, Marienwerder, Culm und Pr. Stargard) waren:

am Anfang des Jahres Bestand	Mk.	4 269 584	Mk.	5 480 875
im Laufe des Jahres sind diskontirt	„	28 933 519	„	35 974 572
„ „ „ „ „ eingezogen	„	27 722 228	„	33 413 645
Bestand am Jahresschluß	„	5 480 875	„	8 041 802
Wechsel-Rimessen sind angekauft aufs Inland	„	24 262 428	„	25 143 919
Einzugs-Wechsel waren am Anfang des Jahres Bestand	„	2 499 566	„	3 211 612
Zugang durch Rimessen der anderen Bankstellen	„	53 960 899	„	67 151 405
Abgang	„	53 248 853	„	66 832 382
Bestand am Jahresschluß	„	3 211 612	„	3 530 635

c. **Giro-Verkehr:**

Bestand am Jahresanfang	Mk.	3 228 424	Mk.	3 399 787
vereinnahmt durch Baarzahlung	„	75 659 285	„	97 013 717
„ „ Verrechnungen	„	66 320 654	„	75 460 608
„ „ Uebertrag am Platze	„	75 324 706	„	93 640 374
„ „ „ von anderen Bankstellen	„	201 679 080	„	244 156 941
	Mk.	422 212 149	Mk.	513 671 427

verausgabt durch Baarzahlung	Mk.	192 739 135	Mk.	214 914 911
„ „ Verrechnungen	„	15 872 129	„	22 299 462
„ „ Uebertrag am Platze	„	75 324 706	„	93 640 374
„ „ „ an andere Bankstellen	„	134 876 392	„	178 724 355
	Mk.	418 812 362	Mk.	509 579 102
Bestand am Jahresschluß	Mk.	3 399 787	Mk.	4 092 325

d. **Bestände im Wechsel- und Lombard-Verkehr am Schlusse jedes Monats im Jahre 1899.**

	Platzwechsel: Mk.	Einzugswechsel: Mk.	Lombarddarlehne: Mk.
Januar	4 422 000	2 186 000	2 519 000
Februar	4 394 000	2 082 000	2 999 000
März	5 700 000	3 744 000	3 583 000
April	5 329 000	3 336 000	2 390 000
Mai	4 401 000	3 300 000	1 990 000
Juni	6 302 000	4 195 000	3 233 000
Juli	5 494 000	3 378 000	1 795 000
August	5 587 000	2 985 000	1 969 000
September	7 654 000	5 001 000	2 619 000
Oktober	6 984 000	4 295 000	1 297 000
November	7 952 000	3 299 900	1 940 000
Dezember	8 042 000	3 530 000	2 709 000

2. Danziger Privat-Aktien-Bank.

Der **Gesammt-Umsatz** der Bank belief sich 1899 auf Mk. 410 797 305
1898 „ „ 421 679 832
1897 „ „ 403 222 608

Wechsel-Verkehr:

	1898:	1899:
An **Platz-Wechseln** war zu Anfang des Jahres ein Bestand von	Mk. 1 262 915	Mk. 852 097
Es wurden diskontirt	„ 18 086 567	„ 16 136 124
	Mk. 19 349 482	Mk. 16 988 221
Davon wurden eingezogen bezw. rediskontirt	„ 18 497 385	„ 16 049 806
Bestand am Jahresschluß	Mk. 852 097	Mk. 938 415
An Wechseln auf **andere deutsche Bankplätze** waren zu Anfang des Jahres Bestand	Mk. 234 328	Mk. 659 219
Im Laufe des Jahres wurden diskontirt	„ 7 204 736	„ 11 143 257
	Mk. 7 439 064	Mk. 11 802 476
Davon wurden eingezogen bezw. rediskontirt	„ 6 779 845	„ 11 372 966
Bestand zu Ende des Jahres	Mk. 659 219	Mk. 429 510
An Wechseln **auf das Ausland** wurden gekauft für	„ 3 871 493	„ 3 969 988
Von **Einzugs-Wechseln** war Bestand im Vorjahre	Mk. 15 382	Mk. 39 392
zur Einziehung wurden empfangen	„ 8 798 014	„ 7 202 278
	Mk. 8 813 396	Mk. 7 241 670
Eingezogen wurden	„ 8 774 004	„ 7 191 437
Bestand am Jahresschlusse	Mk. 39 392	Mk. 50 233

Giro-Verkehr:

Es wurden eingezahlt	Mk. 35 777 504	Mk. 33 227 539
und abgehoben	„ 35 598 496	„ 33 316 440
mithin umgesetzt	Mk. 71 376 000	„ 66 543 979

Depositen-Verkehr:

Es war Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 3 520 889	Mk. 3 860 649
Es wurden eingezahlt	„ 7 661 806	„ 11 772 477
	Mk. 11 182 695	Mk. 15 633 126
Dagegen abgehoben	„ 7 322 046	„ 9 463 019
Bestand am Jahresschluß	„ 3 860 649	„ 6 170 107

Lombard-Verkehr:

Zu Anfang des Jahres Bestand	Mk. 2 176 600	Mk. 2 492 150
Es wurden neu ausgeliehen	„ 11 487 550	„ 13 472 300
	Mk. 13 664 150	Mk. 15 964 450
Zurückgezahlt wurden	„ 11 172 000	„ 12 077 050
Blieben mithin am Jahresschluß ausgeliehen	Mk. 2 492 150	Mk. 3 887 400

Effekten-Verkehr:

Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 1 917 780	Mk. 1 892 535
Es wurden angekauft	„ 16 201 610	„ 2 479 281
	Mk. 18 119 390	Mk. 4 371 816
Dagegen verkauft	„ 16 288 770	„ 2 547 328
	Mk. 1 830 620	Mk 1 824 488
Dazu Zinsen und Coursgewinn	„ 61 915	„ 21 324
Bestand am Ende des Jahres	Mk. 1 892 535	Mk. 1 845 812

Conto-Corrent-Verkehr:

	1898:	1899:
Saldo zu Gunsten der Bank am Anfang des Jahres	Mk. 4 873 417	Mk. 5 676 772
Gesammtausgang im Jahre	„ 99 022 564	„ 86 725 923
	Mk. 103 895 981	Mk. 92 402 695
Gesammteingang im Jahre	„ 98 219 209	„ 83 625 151
Saldo zu Gunsten der Bank am Ende des Jahres .	Mk. 5 676 772	Mk. 8 777 544

* * *

Gewinn- und Verlust-Conto für 1899.

Debet. | *Credit.*

Debet	Mark	Pf.	Credit	Mark	Pf.
Bezahlte u. schuldige Zinsen auf Depositen	186 773	30	Gewinn-Ueberschuß aus dem Jahre 1898	9 691	60
Steuern und öffentliche Abgaben . . .	41 035	16	Zinsen auf Wechsel	121 764	24
Allgemeine Verwaltungskosten	71 601	38	„ „ Rimessenwechsel	142 926	85
Ausgaben für das Grundstück abzüglich der Miethen	2 280	80	„ „ Lombardgeschäfte	358 951	46
Abschreibung auf das Inventarium . .	2 261	50	„ „ laufende Rechnungen . . .		
Gewinn-Saldo	459 978	04	Erträgniß auf Effekten	21 324	15
vertheilt wie folgt:			Provisionen	109 271	88
4 % Dividende . . . . . Mk. 210 000,—					
Tantiemen . . . . „ 46 965,09					
zur Dotirung des Reservefonds I . . . . . . „ 333,15					
zur Dotirung des Reservefonds II . . . . . . „ 23 395,—					
3 % Superdividende . . „ 157 500,—					
Uebertrag auf das Jahr 1900 . . . . Mk. 21 784,80					
	763 930	18		763 930	18

Bilanz am 31. Dezember 1899.

Activa. | *Passiva.*

Activa	Mark	Pf.	Passiva	Mark	Pf.
Kassenbestand einschließlich Guthaben auf Reichsbank-Giro-Conto	386 536	34	Aktienkapital	6 000 000	—
Wechselbestand	1 418 158	43	Reservefonds I	1 499 666	85
Lombardforderungen:			„ II	254 759	—
auf Waaren . . . Mk. 3 287 300,—			Guthaben der Conto-Corrent-Gläubiger .	2 829 337	25
„ Effekten . . . „ 600 100,—	3 887 400	—	„ „ Giro-Gläubiger	261 782	86
Desgleichen in laufenden Rechnungen . .	7 475 725	87	Bürgschaften	1 681 910	—
Guthaben b. Banken u. sonstigen Corresp.	2 209 971	79	Betrag der Depositen:		
Debitoren auf Bürgschafts-Conto . . .	1 681 910	—	ohne Kündigung rückzahlbar u. mit einmonatlicher Kündigungsfrist . . . Mk. 1 281 492,—		
Grundstück	50 000	—	mit längeren Kündigungsfristen . . . „ 4 888 615,—	6 170 107	—
Inventarium	6 000	—	Betrag der schuldigen Depositenzinsen . .	108 176	10
Effektenbestand	1 845 812	10	Auf das Jahr 1900 überhobene Wechselzinsen	20 817	50
Coupons und Sortenbestand	79 572	54	Noch nicht erhobene Dividende für 1896, 1897 und 1898	2 351	25
Rückständige Zinsen auf Lombardgeschäfte	8 524	75	Gewinn-Saldo	459 978	04
Consortial-Betheiligungen	239 274	03			
	19 288 885	85		19 288 885	85

3. Danziger Sparkassen-Aktien-Verein.

Der **Gesammt-Umsatz** betrug im Jahre

1899:	192 398 148 Mk.
1898:	207 492 373 „
1897:	188 043 344 „
1896:	148 479 340 „
1895:	141 131 050 „

Im **Lombard**-Verkehr blieb aus dem Vorjahre	1898:	1899:
ein Bestand von	11 104 180 Mk.	12 719 080 Mk.
Ausgeliehen wurden	48 875 700 „	37 979 700 „
	59 979 880 Mk.	50 698 780 Mk.
Zurückgezahlt wurden	47 260 800 „	39 902 880 „
Bleiben Bestand am Jahresschluß	12 719 080 Mk.	10 795 900 Mk.

An **Wechseln** auf Danzig und deutsche Bankplätze		
blieb ein Bestand aus dem Vorjahre von	6 520 825 Mk.	5 559 767 Mk.
Diskontirt wurden	31 026 789 „	32 829 010 „
	37 547 614 Mk.	38 388 777 Mk.
Eingelöst wurden	31 987 847 „	31 624 843 „
Bleiben Bestand am Jahresschluß	5 559 767 Mk.	6 763 934 Mk.
Rediskontirt sind bei der Reichsbank	11 102 079 Mk.	4 302 502 Mk.

Im **Depositen**-Verkehr blieb aus dem Vorjahre		
ein Bestand von	20 614 539 Mk.	21 667 335 Mk.
Ferner eingezahlt wurden	7 771 997 „	7 625 692 „
	28 386 536 Mk.	29 293 027 Mk.
Zurückgezahlt wurden	7 161 927 „	8 017 104 „
Verbleiben	21 224 609 Mk.	21 275 923 Mk.
Zum Kapital zugeschriebene Zinsen	442 726 „	449 794 „
Bleiben Bestand am Ende des Jahres	21 667 335 Mk.	21 725 717 Mk.

Gewinn- und Verlust-Conto für 1899.

Debet. — *Credit.*

Debet	Mark	Pf.	Credit	Mark	Pf.
Ausgezahlte Zinsen an die Deponenten	182 013	12	Zinsen auf Lombard-Geschäfte	634 113	51
Nicht ausgezahlte, den Deponenten zum Capital zugeschriebene Zinsen	449 794	02	„ „ Wechsel	302 660	62
Dividende an die Aktionäre	360	—	„ „ Effekten	217 043	60
Abgaben	17 298	—	„ von Conto-Corrents	12 673	05
Gehalte und Pensionen	50 888	—	Revenüen des Grundstücks	6 150	—
Heizung und Heizer	2 702	—	Gewinn auf verkaufte Effekten	175	50
Zeitungen und Inserate	182	45			
Papier und Drucksachen	1 784	23			
Sonstige Bureau-Bedürfnisse, Telephon, Telegramme, Rechtsbeistand ꝛc.	5 613	48			
Grundstücks-Unkosten	4 551	96			
Abschreibung auf Inventarium-Conto	425	62			
Geschenke	179 240	—			
Reingewinn, dem Reserve-Conto II gutgeschrieben	245 000	—			
Abschreibung auf Effekten	32 963	40			
	1 172 816	28		1 172 816	28

Bilanz-Conto für 1899.

Activa. — *Passiva.*

Activa	Mark	Pf.	Passiva	Mark	Pf.
Lombard-Conto	10 795 900	—	Aktien-Conto	9 000	—
Wechsel-Conto	6 763 934	09	Deponenten-Conto	21 725 716	97
Effekten-Conto	6 425 301	60	Contocorrent-Conto	1 000	—
Danziger Kämmerei Kasse	230 000	—	Ortskrankenkasse	27 000	—
Grundstücks-Conto	200 000	—	Zinsen-Vortrags-Conto für 1899	80 729	15
Inventarium-Conto	3 784	39	Reserve-Conto I	1 400 000	—
Contocorrent-Conto	133 541	35	Reserve-Conto II	1 688 000	—
Cassa-Conto	578 984	69	Unerhobene Bewilligungen	200 000	—
	25 131 446	12		25 131 446	12

Digitized by Google

4. Danziger Hypotheken-Verein.

Die Zahl der Vereinsmitglieder betrug am Schlusse des vergangenen Jahres 894 gegen 857 Ende 1898, 836 Ende 1897, 799 Ende 1896 und 761 Ende 1895. Davon haben die Kredithilfe des Vereins in Anspruch genommen 877 Mitglieder, gegen 839, 817, 781 und 743 in den Jahren 1898, 1897, 1896 und 1895.

An Vereins-Darlehnen gegen Hypotheken-Obligationen zu

	6 %:	$5^1/_2$ %:	5 %:	$4^1/_2$ %:	insgesammt:
waren zu Anfang des Jahres 1899 ausgegeben	Mk. 4705350	Mk. 1683600	Mk. 7093600	Mk. 7556600	Mk. 21039150
Im Laufe des Jahres wurden abgelöst . . .	„ 93600	„ 52000	„ 390400	„ 92600	„ 628600
	Mk. 4611750	Mk. 1631600	Mk. 6703200	Mk. 7464000	Mk 20410550
Neu dargeliehen wurden	„ —	„ —	„ 1393800	„ 178800	„ 1572600
Hypoth.-Best Ende 1899	Mk. 4611750	Mk. 1631600	Mk. 8097000	Mk. 7642800	Mk. 21983150

Diesem Hypothekenbestande standen an emittirten und noch im Umlauf befindlichen Pfandbriefen gegenüber

	zu 5 %:	zu $4^1/_2$ %:	zu 4 %:	zu $3^1/_2$ %:	insgesammt:
Anfang 1899. . . .	Mk. 3492000	Mk. 1416800	Mk. 6721400	Mk. 7404400	Mk. 19034600
Infolge Anlehnsablösung und Auslosung wurden kassirt . . .	„ 168300	„ 66000	„ 434000	„ 131600	„ 799900
	Mk. 3323700	Mk. 1350800	Mk. 6287400	Mk. 7272800	Mk. 18234700
Neu ausgegeben . . .	„ —	„ —	„ 1393800	„ 178800	„ 1572600
Ende 1899 im Umlauf	Mk. 3323700	Mk. 1350800	Mk. 7681200	Mk. 7451600	Mk. 19807300

Bilanz am Jahresschluß 1899.

Activa. | *Passiva.*

Activa	Mark	Pf.	Passiva	Mark	Pf.
Eigene Hypotheken-Forderungen . . Mk. 21 983 150,— und nach Abzug der bereits amortisirten Pfandbriefe von . „ 2 190 450,—			Pfandbriefe im Umlauf: à 5 % . . . Mk. 3 323 700,— à $4^1/_2$ % . . . „ 1 350 800,— à 4 % . . . „ 7 681 200,— à $3^1/_2$ % . . . „ 7 451 600,—		
nur noch	19 792 700	—	zusammen	19 807 300	—
Grundstücks-Conto	188 160	—	Reservirte Zinsen für Zins-Coupons . .	412 133	70
Effekten-Bestand für Zinsen-, Reserve- und Tilgungs-Fonds	693 735	—	Reservefonds	838 640	51
Baarbestand	531 548	54	Tilgungsfonds	176 443	32
Geleistete Vorschüsse	13 773	99			
Fonds für gekündigte und noch nicht präsentirte Pfandbriefe	14 600	—			
	21 234 517	53		21 234 517	53

5. Vorschuß-Verein zu Danzig.

Eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht.

	1898:	1899:
Wechsel-Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 1 143 155	Mk. 1 238 195
Die Ausleihungen betrugen	„ 1 222 095	„ 1 453 049
	Mk. 2 365 250	Mk. 2 691 244
Zurückgezahlt wurden	Mk. 1 126 093	Mk. 1 262 820
abgeschrieben	„ 962	„ 181
	Mk. 1 127 055	Mk. 1 263 001
Wechsel-Bestand am Ende des Jahres	Mk. 1 238 195	Mk. 1 428 243
Von Krediten in laufender Rechnung war am Anfang des Jahres ein Bestand von	Mk. 234 500	Mk. 219 150
Im Laufe des Jahres wurden gezahlt	„ 500 900	„ 348 950
	Mk. 735 400	Mk. 568 100
und zurückgezahlt	„ 516 250	„ 354 346
Es verblieben also Ende des Jahres	Mk. 219 150	Mk. 213 754

Der Depositenbestand betrug am Anfang des Jahres	Mk. 1 020 857	Mk. 1 078 001
eingezahlt wurden	„ 473 345	„ 537 146
	Mk. 1 494 202	Mk. 1 615 147
dagegen abgehoben	„ 418 217	„ 404 121
	Mk. 1 075 985	Mk. 1 211 026
hierzu kapitalisirte Zinsen von Spar-Einlagen	„ 2 016	„ 1 922
Bestand am Ende des Jahres	Mk. 1 078 001	Mk. 1 212 948
Das Mitglieder-Guthaben war am Anfang des Jahres	Mk. 349 290	Mk. 358 206
Einzahlungen wurden im Laufe des Jahres gemacht	„ 38 549	„ 37 203
zusammen	Mk. 387 839	Mk. 395 409
Auszahlungen im Laufe des Jahres	Mk. 29 103	Mk. 30 775
verjährte Guthaben	„ 530	„ 779
	Mk. 29 633	Mk. 31 554
Bestand am Ende des Jahres	Mk. 358 206	Mk. 363 855
Die eingegangenen Zinsen, Provisionen und Erträge aus den Grundstücken ergaben einen Reingewinn von	Mk. 28 369	Mk. 40 067
Hiervon wurden dem Reservefonds, der zu Anfang des Jahres	Mk. 57 556	Mk. 61 539
betrug, zugeschrieben	„ 2 837	„ 4 007
ferner wurde derselbe erhöht durch Eintrittsgelder um	„ 615	„ 594
und durch verjährte Mitglieder-Guthaben um	„ 531	„ 779
so daß der Bestand am Jahresschlusse betrug	Mk. 61 539	Mk. 66 919
Der Extra-Reservefonds betrug am Anfang des Jahres	Mk. 15 849	Mk. 19 921
Zuschreibung vom Gewinn	„ 4 072	„ 5 000
Bestand am Jahresschlusse	Mk. 19 921	Mk. 24 921

Die Mitgliederzahl betrug am Anfang des Jahres	1 577	1 615
im Laufe des Jahres traten hinzu	223	211
	1 800	1 826
und es schieden aus durch den Tod	35	37
„ Kündigung	75	100
„ Ausschließung	75	75
	185	212
sodaß am Ende des Jahres verblieben	1 615	1 614

* * *

Bilanz am 31. Dezember 1899.

Activa.				Passiva.			
Cassa-Conto	Mk.	47 386	52	Reserve-Fonds	Mk.	66 918	67
Wechsel-Conto	„	1 482 242	66	Extra-Reserve	„	24 920	85
Laufende Credite	„	213 753	70	Mitglieder-Guthaben	„	363 855	04
Effekten-Conto	„	49 798	—	Depositen-Conto	„	1 212 948	31
Haus Hundegasse 121	„	44 000	—	Zinsen-Conto	„	23 883	70
Hypothekenforderung	„	3 400	—	Aufgenommene Darlehen	„	31 500	—
Mobiliar	„	500	—	Hypotheken-Gläubiger	„	33 000	—
Durchlaufende Posten	„	1 722	46	Dividenden-Conto 1899	„	26 905	[illegible]
				Dividenden-Conto von früheren Jahren	„	416	54
				Geschäftskosten	„	4 455	13
	Mk.	1 788 803	34		Mk.	1 788 803	34

6. Westpreußische Landschaftliche Darlehnskasse.

		1898:		1899:
Der **Gesammt-Umsatz** der Kasse belief sich auf	Mk.	196 864 178	Mk.	199 537 850

Depositen-Verkehr.

		1898		1899
Bestand zu Anfang des Jahres	„	2 616 259	„	2 232 812
Zugang im Laufe des Jahres	„	9 309 783	„	11 113 581
	Mk.	11 926 042	Mk.	13 346 393
Abgehoben wurden	„	9 693 230	„	9 833 448
Bestand am Jahresschluß	Mk.	2 232 812	Mk.	3 512 945

Vorschuß-Verkehr.

		1898		1899
Bestand der Forderungen zu Anfang des Jahres	Mk.	771 704	Mk.	964 894
Neu ausgeliehen wurden	„	3 435 726	„	3 173 727
	Mk.	4 207 430	Mk.	4 138 621
Zurückgezahlt wurden	„	3 242 536	„	2 859 153
Bestand der Forderungen am Jahresschluß	Mk.	964 894	Mk.	1 279 468

Lombard-Verkehr.

		1898		1899
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	1 599 900	Mk.	1 615 200
Neu ausgeliehen wurden	„	6 380 300	„	4 775 600
	Mk.	7 980 200	Mk.	6 390 800
Zurückgezahlt wurden	„	6 365 000	„	4 987 300
Bestand am Jahresschluß	Mk.	1 615 200	Mk.	1 403 500

Effekten-Verkehr.

		1898		1899
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	2 091 411	Mk.	1 002 941
Angekauft wurden	„	13 643 135	„	14 103 074
	Mk.	15 734 546	Mk.	15 106 015
Verkauft wurden	„	14 731 605	„	13 967 926
Bestand am Jahresschluß	Mk.	1 002 941	Mk.	1 138 089

Contocorrent-Verkehr:

		1898		1899
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	71 342	Mk.	116 416
Zugang im Laufe des Jahres	„	659 852	„	1 046 746
	Mk.	731 194	Mk.	1 163 162
Abgang im Laufe des Jahres	„	614 778	„	1 128 120
Bestand am Jahresschluß	Mk.	116 416	Mk.	35 042
Auf Bankier-Contocorrent betrug der Bestand zu Gunsten der Kasse am Anfang des Jahres	„	181 166	„	504 944
Zugang im Laufe des Jahres	„	14 400 600	„	13 309 396
	Mk.	14 581 766	Mk.	13 814 340
Abgang im Laufe des Jahres	„	14 076 822	„	12 152 492
Bestand am Jahresschluß	Mk.	504 944	Mk.	1 661 848

		1898:		1899:
Das **Gewinn- und Verlust-Conto** ergiebt einen Gewinn auf				
Effekten-Conto von	Mk.	39 787,01	Mk.	12 429,74
Provisions-Conto von	„	27 910,26	„	27 069,88
Zinsen-Conto von	„	79 916,70	„	100 412,19
Rückständige Zinsen	„	187,70	„	—,—
	Mk.	147 801,67	Mk.	139 911,81
abzüglich: Verwaltungskosten, Steuern	Mk.	51 515,66	Mk.	47 757,81
Pensionen	„	—,—	„	4 202,25
Abschreibung auf Mobilien	„	2 124,70	„	1 008,81
Tantième an den Vorstand	„	10 357,95	„	7 601,70
noch zu zahlende Zinsen	„	—,—	„	4 268,06
Zinsen für das Stammkapital von Mk. 1 200 000 zu 3½ %	„	42 000,—	„	42 000,—
	Mk.	105 998,31	Mk.	106 383,63
Ueberschuß	Mk.	41 803,36	Mk.	33 073,18
Von diesem Ueberschuß erhält der Eigenthümliche Fonds der Westpreußischen Landschaft ¾ mit	Mk.	31 352,52	Mk.	24 804,88
und die Neue Westpreußische Landschaft ¼	„	10 450,84	„	8 268,30

Das **Bilanz-Conto** weist nach als

Activa.			Passiva.		
Mobilien-Conto	Mk.	8 800,—	Kapital-Conto	Mk.	1 200 000,—
Cassa-Conto	„	131 651,89	Reserve-Fonds	„	600 000,—
Contocorrent-Conto	„	35 042,10	Depositen-Conto	„	3 512 945,32
Vorschuß-Conto	„	1 279 468,36	Lombard-Conto A.	„	500,—
Lombard-Conto B.	„	1 403 500,—	Asservat-Conto	„	108 421,98
Guthaben aus laufender Rechnung mit Bankhäusern	„	1 661 847,51	Conto für Diverse	„	82 674,88
Effekten-Conto	„	1 138 089,05	Noch zu zahlende Zinsen	„	4 268,06
Effekten-Vorschuß	„	99 725,40	Kasse der Neuen Landschaft	„	108 554,81
			General-Landschafts-Kasse	„	190 000,—
	Mk.	5 807 365,05		Mk.	5 807 365,05

XXV. Verkehrs-Statistik.

1. Seehafen-Verkehr.

	1899:		1898:		1897:		1896:	
	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:
Es sind hier **eingekommen:**								
Dampfschiffe	1 348	610 410	1 346	611 261	1 339	630 522	1 272	565 365
Segelschiffe	391	56 730	426	54 758	412	49 885	532	61 807
Seeschiffe überhaupt	1 739	667 140	1 772	666 019	1 751	680 407	1 804	627 172
Davon fuhren in **Ballast:**								
Dampfer	232	112 305	211	119 189	275	171 100	245	134 395
Segler	38	8 139	31	5 256	23	3 764	55	4 725
Zus. Schiffe in Ballast	270	120 444	242	124 445	298	174 864	300	139 120
Für **Nothhafen** liefen ein:								
Dampfer	16	3 566	22	4 084	10	1 611	10	3 046
Segler	57	7 599	30	3 649	12	1 500	16	2 026
Zus. Nothhäfener	73	11 165	52	7 733	22	3 111	26	5 072
Mit Ladung sind darnach **angekommen:**								
Dampfer	1 100	498 105	1 113	487 988	1 054	457 811	1 017	427 924
Segler	296	48 591	365	45 853	377	44 621	461	55 056
Beladene Seeschiffe überhaupt	1 396	535 531	1 478	533 841	1 431	502 432	1 478	492 980
Es sind von hier **ausgegangen:**								
Dampfer	1 351	610 161	1 343	615 616	1 346	643 465	1 281	564 888
Segelschiffe	399	58 341	435	55 513	426	51 627	547	68 637
Seeschiffe überhaupt	1 750	668 502	1 778	671 129	1 772	695 092	1 828	633 525
Davon **Ballast:**								
Dampfer	265	158 595	270	177 963	328	205 846	220	129 849
Segler	37	9 684	77	13 547	43	7 076	46	8 589
Zus. Schiffe in Ballast	302	168 279	347	191 510	371	212 922	266	138 438
Es hatten den Hafen **für Nothhafen** angelaufen:								
Dampfer	5	889	22	4 084	11	2 169	9	2 475
Segler	67	9 418	25	1 979	10	792	17	2 158
Zus. Nothhäfener	72	10 307	47	6 063	21	2 961	26	4 633
Mit Ladung sind darnach **ausgegangen:**								
Dampfer	1 081	450 677	1 051	433 569	1 007	435 450	1 052	432 564
Segler	295	39 239	333	39 987	373	43 759	484	57 890
Beladene Seeschiffe überhaupt	1 376	489 916	1 384	473 556	1 380	479 209	1 536	490 454

Von den **eingekommenen** Seeschiffen waren der **Flagge** nach:

	Dampfer:		Segelschiffe:		Zusammen:	
	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons
belgische	3	2 165	—	—	3	2 165
dänische	57	29 327	126	10 194	183	39 521
deutsche	824	336 526	147	28 764	971	365 290
englische	211	144 540	6	559	217	145 099
französische	1	880	1	107	2	987
holländische	44	19 614	30	2 546	74	22 160
italienische	—	—	1	1 111	1	1 111
norwegische	70	40 495	17	6 708	87	47 203
russische	7	3 668	4	1 420	11	5 088
schwedische	131	33 195	59	5 321	190	38 516
Zusammen	1 348	610 410	391	56 730	1 739	667 140

Von den **ausgegangenen** Seeschiffen waren der **Flagge** nach:

	Dampfer:		Segelschiffe:		Zusammen:	
	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons
belgische	3	2 165	—	—	3	2 165
dänische	58	30 290	127	10 258	185	40 548
deutsche	826	336 024	153	29 606	979	365 630
englische	208	143 133	6	559	214	143 692
französische	1	880	1	107	2	987
holländische	45	20 202	31	3 680	76	23 882
italienische	—	—	1	1 111	1	1 111
norwegische	70	40 497	17	6 708	87	47 205
russische	7	3 668	4	991	11	4 659
schwedische	133	33 302	59	5 321	192	38 623
Zusammen	1 351	610 161	399	58 341	1 750	668 502

Nach **Ladung** und **Ausgangshafen** hatten von den im Jahre 1899 hier **eingekommenen** Schiffen

geladen: / von:	Güter.	Getreide.	Mais.	Farbholz.	Quebrachoholz.	Eisenerz.	Zucker.	Salz.	Heringe.	Phosphat.	Asphalt, Harz.	Oel- u. Oelkuchen.	Cement.	Petroleum.	Schlacke.	Mauersteine.	Theer und Pech.	Eisen u. Fabrikate.	Schwefelkies.	Steine.	Gew. Rohstoffe und Schwefel.	Steinkohlen und Koke.	Kalksteine und Kreide.	Leere Fässer.	Gasreinigungs-Masse.	Eis.	Spiritus u. Sprit.	Schiefer.	Kupfererz.	Reis.	Rübien.	Thonerde.	Firnis.	Ballast.	Nothhäfener.	Summe:
Afrika (Algerien)	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Amerika (Argentin.)	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
„ (Ver. Staat.)	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Belgien	48	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	8	—	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
Bremen	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	45
Dänemark	9	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	131	—	—	31	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	81	12	301
Frankreich	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	24	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	5
Großbritannien	105	—	—	—	—	—	—	10	23	1	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	239	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	2	410
Hamburg	150	—	8	2	1	—	—	—	—	—	—	1	—	10	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	6	—	187
Holland	26	—	—	—	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lübeck	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	1	53
Mecklenburg	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3
Oldenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Preußen und Pommern	107	2	—	—	—	1	3	1	1	—	—	—	6	—	—	—	—	1	—	8	1	—	16	2	—	—	3	—	—	—	1	—	—	93	55	301
Hannover	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	46
Rheinprovinz	32	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
Schleswig-Holstein	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	—	43
Rußland	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	15	3	27
Schweden und Norwegen	—	—		—	—	40	—	—	16	—	—	—	—	—	1	1	1	1	9	40	1	—	4	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	41	—	159
zusammen:	588	2	22	2	8	42	3	14	40	18	6	10	10	20	9	11	1	32	10	185	5	278	51	2	14	4	3	1	1	1	1	1	1	270	73	1739

Digitized by Google

Von den im Jahre 1899 von hier **ausgegangenen** Schiffen hatten

geladen: / nach:	Getreide und Saat.	Getreide und Beiladung.	Holz.	Holz und Beiladung.	Zucker.	Zucker und Beiladung.	Mehl und Kleie.	Mehl und Zucker.	Melasse.	Verschiedene Güter.	Salz.	Dachpappe.	Oelkuchen.	Sprit.	Rübenschnitzel.	Schwefelkiesabbrände.	Ballast.	Theilladung.	Nothhäfener.	Summe.
Afrika	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Amerika (Vereinigte Staaten)	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	14
„ (Brit. Nord-Amerika)	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Belgien	—	—	43	6	—	—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	1	—	85
Dänemark	23	13	80	5	3	1	30	—	—	31	—	—	37	—	2	—	18	—	15	258
Frankreich	1	—	16	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
Großbritannien und Irland	2	—	174	28	84	8	—	—	—	57	—	—	—	—	—	—	16	—	2	371
Holland	6	—	14	5	1	2	—	—	—	41	—	—	—	5	—	—	2	—	1	77
Italien	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Norwegen	3	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	12
Rußland	19	1	—	—	2	—	9	8	—	10	2	—	—	—	—	—	61	7	4	123
Schweden	90	1	1	—	7	—	2	—	—	4	1	—	21	—	3	—	124	1	9	264
Spanien	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Preußen und Pommern	1	—	17	5	1	—	—	—	4	104	—	2	—	2	—	6	58	4	32	236
Schleswig-Holstein	3	—	21	—	—	—	—	—	—	41	—	—	—	—	—	—	—	—	3	68
Hannover	—	—	28	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	1	—	—	42
Rheinprovinz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	1	—	—	—	—	—	26
Oldenburg	1	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Bremen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	1	31
Hamburg	—	—	1	—	1	—	—	—	—	47	—	—	—	—	—	—	5	1	3	58
Lübeck	—	—	1	1	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	1	—	2	35
Mecklenburg	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	3	—	—	13
zusammen	149	15	416	50	113	11	41	8	6	469	3	4	58	8	5	6	302	14	72	1750

Nachweisung der Schiffseingänge und Schiffsausgänge nach der Ladung der Schiffe im Jahre 1899:

Ladung der Schiffe.	Schiffs-Eingänge	Schiffs-Ausgänge.
Diverse Güter	619	571
Steinkohlen und Koaks	278	1
Salz	14	3
Kalksteine	37	—
Mehl	1	19
Ofenkacheln	1	—
Mais, Reis und Dividivi	22	1
Pflaster-, Chamott-, Kopf- und Mauersteine	196	5
Petroleum	20	—
Alt-, Roh-, Spiegeleisen, Eisenerz	72	—
Heringe	40	3
Kreide, Gyps, Thonerde, Schlemmkreide	14	1
Asphalt und Cement	11	—
Schwefel und Kies	10	—
Holz	24	416
Holz und Beiladung	2	50
Schiefer	1	—
Kaolin und Kryolith	6	—
Oelkuchen, Raps und Saat	2	64
Getreide und Beiladung	20	158
Oel, Pech und Harz	12	—
Melasse	—	6
Leere Fässer	2	1
Gasreinigungsmasse	14	—
Eisenbahnräder, Schienen	2	—
Pappe	—	2
Kleie	1	22
Superphosphat und Düngerstoffe	32	4
Eis	4	—
Spiritus und Beiladung	6	8
Zucker	3	113
Salpeter	3	—
Zusammen	1469	1448

Vergleichende Uebersicht

des Hafenverkehrs in den Jahren 1860 bis 1899 (einschließlich der in Ballast und für Nothhafen oder Ordre ein- und ausgegangenen Seeschiffe).

	Eingekommene Schiffe:						Ausgegangene Schiffe:					
	Dampfer.		Segelschiffe.		Ueberhaupt Schiffe.		Dampfer.		Segelschiffe.		Ueberhaupt Schiffe	
	Zahl.	Register-Tons. *)	Zahl.	Register-Tons. *)	Zahl.	Reg.-T. *)	Zahl.	Register-Tons. *)	Zahl.	Register-Tons. *)	Zahl.	Reg.-T. *)
1899	1348	610 410	391	56 730	1739	667 140	1351	610 161	399	58 341	1750	668 502
1898	1346	611 261	426	54 758	1772	666 019	1343	615 616	435	55 513	1778	671 129
1897	1339	630 522	412	49 885	1751	680 407	1346	643 465	426	51 627	1772	695 092
1896	1272	565 365	532	61 807	1804	627 172	1281	564 888	547	68 637	1828	633 525
1895	1174	540 838	544	64 426	1718	605 264	1181	547 946	546	68 681	1727	616 627
1894	1312	605 567	590	86 788	1902	692 355	1309	611 622	566	77 910	1875	689 532
1893	1166	564 892	566	70 007	1732	634 899	1166	564 864	610	83 519	1776	648 383
1892	1024	477 699	480	92 328	1504	570 027	1013	477 707	484	83 067	1497	560 774
1891	1206	531 293	630	108 739	1836	640 032	1200	529 266	631	104 851	1831	634 117
1890	1132	460 414	755	116 685	1887	577 099	1132	457 783	746	115 006	1878	572 789
1889	1155	445 296	708	138 418	1863	583 714	1169	454 272	683	129 063	1852	583 335
1888	1248	505 422	722	115 029	1970	620 451	1243	501 778	761	132 447	2004	634 225
1887	1096	440 823	717	116 763	1813	557 586	1089	436 836	742	124 954	1831	561 790
1886	1025	449 332	659	116 400	1684	565 732	1024	449 711	667	117 297	1691	567 008
1885	1025	446 740	796	140 819	1821	587 559	1020	444 298	804	135 079	1824	579 377
1884	906	443 138	884	150 362	1790	593 500	909	444 072	896	152 977	1805	597 049
1883	1068	476 439	974	174 098	2042	650 537	1083	483 440	980	173 308	2063	656 748
1882	918	388 241	1205	215 985	2123	604 226	909	384 570	1171	205 343	2080	589 913
1881	661	288 485	979	172 955	1640	461 440	655	285 625	1056	198 491	1711	484 116
1880	607	272 991	1287	224 063	1894	497 054	607	273 788	1269	216 423	1876	490 211
1879	634	284 486	1106	190 097	1740	474 583	636	286 463	1118	187 660	1754	474 123
1878	623	281 015	1376	228 679	1999	509 694	619	278 399	1410	221 072	2029	499 471
1877	464	231 692	1248	226 548	1712	458 240	459	229 244	1262	224 194	1721	453 438
1876	319	143 385	1327	242 545	1646	385 930	323	142 564	1387	266 650	1710	409 214
1875	337	148 865	1332	245 083	1669	393 948	338	149 450	1307	238 717	1645	388 167
1874	330	138 044	1515	264 723	1845	402 767	328	138 444	1498	251 288	1826	389 732
1873	299	103 295	1540	271 904	1839	375 199	302	102 440	1518	271 362	1820	373 802
1872	289	92 061	1555	256 577	1844	348 638	287	91 913	1586	261 578	1873	353 491
1871	349	129 716	1897	317 608	2246	447 324	354	132 617	1895	309 785	2249	442 402
1870	290	107 711	1317	193 569	1607	301 280	286	105 890	1270	182 455	1556	288 345
1869	300	104 958	1503	216 708	1803	321 666	302	104 874	1549	230 135	1851	335 009
1868	260	86 889	1449	226 634	1709	313 523	260	87 108	1494	232 740	1754	319 848
1867	224	68 787	1476	219 162	1700	287 949	219	66 801	1548	228 426	1767	295 227
1866	204	71 234	1859	272 620	2063	343 854	204	70 254	1845	267 131	2049	337 385
1865	204	65 692	2287	340 514	2491	406 206	199	62 940	2327	348 585	2526	411 525
1864	175	58 417	1976	306 380	2151	364 797	180	60 114	2017	302 657	2197	362 771
1863	196	58 989	2907	400 755	3103	459 744	192	56 766	2873	405 182	3065	461 948
1862	175	52 247	2976	418 516	3151	470 763	174	53 141	3026	436 110	3200	489 251
1861	181	56 487	2518	386 762	2699	443 249	184	56 855	2465	367 695	2649	424 550
1860	147	33 158	2388	364 092	2535	397 250	141	26 652	2424	380 025	2565	406 677

*) Anm. Die Umrechnung der früheren Schiffstonnen von 1000 kg in Registertons ist derart erfolgt, daß 4 Schiffstonnen = 3 Registertons gerechnet sind (t = 2,12 cbm = 0,74836 Registertons).

Werth-Berechnung des Waaren-Einganges seewärts:

	im Jahre 1899: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1899: Geschätzter Werth in Mk.	im Jahre 1898: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1898: Geschätzter Werth in Mk.
Abfälle	41 344	223 000	35 982	199 000
darunter: *Kleie*	*3 457*	*27 000*	*9 376*	*68 000*
Lumpen	*5 806*	*116 000*	*4 578*	*92 000*
Baumwolle und Baumwollenwaaren	23 306	5 950 000	25 519	6 923 000
darunter: *Rohe Baumwolle*	*661*	*44 000*	*2 198*	*167 000*
Baumwollabfälle	*1 098*	*43 000*	*2 028*	*85 000*
Baumwollengarn	*10 731*	*2 130 000*	*8 857*	*2 555 000*
Blei und Bleiwaaren	6 037	182 000	5 491	158 000
Drogen, Apotheker- und Farbewaaren	542 973	8 882 000	573 221	8 262 000
Eisen und Eisenwaaren	734 545	12 935 000	592 371	9 723 000
darunter: *Roh- und Brucheisen*	*213 081*	*1 172 000*	*247 505*	*1 256 000*
Eisen, geschmiedet und gewalzt	*240 646*	*3 740 000*	*162 694*	*2 278 000*
Eisenbahnschienen u. Schwellen	*86 628*	*1 040 000*	*46 243*	*469 000*
Stahl, Blech und Draht	*114 542*	*2 299 000*	*66 031*	*1 311 000*
Anker und Ketten	*3 715*	*111 000*	*3 969*	*111 000*
Erden, Erze, edle Metalle, Asbest und Asbestwaaren	1 555 468	3 150 000	1 333 214	2 576 000
Flachs und andere vegetabilische Spinnstoffe mit Ausnahme der Baumwolle	5 930	205 000	9 040	329 000
Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues	104 962	1 295 000	212 600	2 334 000
darunter: *Weizen*	*1 678*	*26 000*	*13 736*	*199 000*
Roggen	*3 215*	*47 000*	*4 828*	*45 000*
Gerste	*11 583*	*119 000*	*17 378*	*165 000*
Hülsenfrüchte und Mais	*79 035*	*690 000*	*163 661*	*1 492 000*
Oelsaaten	*2 236*	*45 000*	*7 578*	*143 000*
Glas und Glaswaaren	3 027	83 000	3 917	151 000
Häute und Felle	76 721	7 511 000	58 407	5 544 000
Holz u. andere Schnitzstoffe, sowie Waaren daraus	61 275	1 978 000	54 989	1 551 000
darunter: *Bau- u. Nutzholz (europäisches)*	*23 641*	*211 000*	*15 291*	*120 000*
Nutzholz (aussereuropäisches)	*2 712*	*63 000*	*2 147*	*52 000*
Maschinen, Fahrzeuge und Dampfkessel	137 792	8 922 000	77 127	4 765 000
Kupfer und andere unedle Metalle sowie Waaren daraus	14 618	2 043 000	18 327	2 157 000
Leder- und Lederwaaren	3 715	887 000	3 824	974 000
Garn und Leinenwaaren	19 059	1 392 000	26 164	2 100 000
Material- und Spezerei-, auch Konditorwaaren	644 993	22 106 000	744 109	23 516 000
darunter: *Bier*	*3 634*	*143 000*	*4 082*	*161 000*
Liköre, Spiritus, Branntwein	*12 208*	*1 592 000*	*10 257*	*1 549 000*
Wein und Most	*37 861*	*3 105 000*	*38 050*	*3 673 000*
Butter und Margarine	*12 928*	*974 000*	*7 931*	*761 000*
Fleisch und Speck	*12 305*	*978 000*	*16 994*	*1 286 000*
Frische Fische	*1 673*	*7 000*	*5 919*	*24 000*
Südfrüchte	*15 849*	*743 000*	*13 704*	*529 000*
Gewürze	*7 289*	*750 000*	*7 094*	*561 000*
Heringe	*183 485*	*4 037 000*	*319 707*	*4 477 000*
Honig	*1 481*	*76 000*	*2 559*	*128 000*
Kaffee	*37 622*	*3 363 000*	*36 736*	*3 686 000*
Kakao und Chocolade	*4 766*	*780 000*	*3 954*	*611 000*
Cichorien und Kaffeesurrogate	*16 938*	*579 000*	*15 317*	*766 000*
Mehl und Mühlenfabrikate	*27 287*	*675 000*	*27 592*	*600 000*
Reis	*50 806*	*968 000*	*66 463*	*1 209 000*
Salz	*170 196*	*473 000*	*123 501*	*267 000*

	im Jahre 1899: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1899: Geschätzter Werth in Mk.	im Jahre 1898: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1898: Geschätzter Werth in Mk.
Syrup und Melasse	*10 093*	*191 000*	*6 429*	*119 000*
Tabak und Tabakfabrikate	*7 068*	*805 000*	*8 460*	*1 248 000*
Thee	*268*	*43 000*	*560*	*87 000*
Zucker	*10 208*	*237 000*	*9 622*	*250 000*
Oele und Fette	142 082	6 063 000	202 997	6 559 000
darunter: *Speiseöle*	*1 283*	*83 000*	*1 785*	*122 000*
Leinöl	*11 471*	*298 000*	*11 766*	*282 000*
Palm- und Kokosnussöl	*13 439*	*430 000*	*10 683*	*337 000*
Oelkuchen	*13 019*	*133 000*	*49 308*	*493 000*
Schmalz	*52 694*	*2 946 000*	*63 463*	*2 875 000*
Lanolin, Paraffin, Wallrath	*5 776*	*343 000*	*1 818*	*118 000*
Talg	*18 401*	*1 067 000*	*32 874*	*1 578 000*
Fischthran	*3 494*	*133 000*	*3 277*	*128 000*
Schmieröle	*17 952*	*423 000*	*19 846*	*308 000*
Papier und Pappwaaren	32 930	1 724 000	27 341	1 568 000
Petroleum	419 851	2 942 000	394 216	2 041 000
Lichte, Seife und Parfümerien	4 835	448 000	5 228	678 000
Seide und Seidenwaaren	104	57 000	212	93 000
Steine und Steinwaaren	490 831	961 000	375 252	1 020 000
Kohlen, Koks, Torf	2 773 457	4 601 000	2 923 779	3 926 000
Theer, Pech, Harze, Asphalt	112 990	1 174 000	120 076	1 094 000
Thonwaaren	72 596	376 000	105 960	474 000
Wolle, einschl. der anderweit nicht genannten Thierhaare, und Waaren daraus	31 985	8 370 000	38 199	8 741 000
Zink und Zinkwaaren	821	38 000	1 569	63 000
Zinn und Zinnwaaren	3 437	489 000	4 645	588 000
Andere, vorstehend nicht genannte Artikel	4 092	2 385 000	3 567	1 458 000
	8 065 776	107 372 000	7 977 343	101 966 000

* * *

Werth-Berechnung des Waaren-Ausganges seewärts:

	im Jahre 1899: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1899: Geschätzter Werth in Mk.	im Jahre 1898: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1898: Geschätzter Werth in Mk.
Abfälle	50 775	459 000	31 091	327 000
darunter: *Kleie*	*47 389*	*408 000*	*25 714*	*262 000*
Lumpen	*2 232*	*33 000*	*2 692*	*54 000*
Blei und Bleiwaaren	906	24 000	390	13 000
Drogen, Apotheker- und Farbwaaren	27 816	4 535 000	17 643	1 773 000
Eisen und Eisenwaaren	4 357	172 000	2 997	152 000
Erden, Erze, edle Metalle, Asbest und Asbestwaaren	8 790	44 000	5 108	17 000
Flachs, Hanf und andere Spinnstoffe	300	13 000	163	6 000
Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues	1 127 027	17 809 000	922 357	13 045 000
darunter: *Weizen*	*283 100*	*4 600 000*	*382 056*	*5 540 000*
Roggen	*359 159*	*5 459 000*	*182 105*	*1 712 000*
Gerste	*67 611*	*696 000*	*100 413*	*954 000*
Hafer	*138 297*	*1 383 000*	*44 070*	*432 000*
Hülsenfrüchte und Mais	*207 796*	*3 594 000*	*137 555*	*2 151 000*
Oelsaaten	*60 982*	*1 377 000*	*54 588*	*1 088 000*
Glas und Glaswaaren	55	1 000	653	18 000
Häute und Felle	7 038	607 000	5 645	520 000
Holz- u. andere Schnitzstoffe sowie Waaren daraus	3 086 406	36 777 000	2 657 565	30 059 000
darunter: *Bau- und Nutzholz (europäisches)*	*3 083 563*	*36 506 000*	*2 650 613*	*29 707 000*
Maschinen und Fahrzeuge	873	51 000	1 887	111 000
Kupfer und andere unedle Metalle sowie Waaren daraus	2 352	286 000	2 328	268 000
Leder und Lederwaaren	178	65 000	112	36 000
Material- u. Spezerei- auch Konditorwaaren pp.	2 094 318	42 780 000	2 662 624	54 015 000
darunter: *Bier*	*3 547*	*142 000*	*4 364*	*174 000*
Likör, Spiritus, Branntwein	*80 131*	*2 279 000*	*107 772*	*3 767 000*
Wein und Most	*1 713*	*202 000*	*1 479*	*182 000*
Mehl und Mühlenfabrikate	*244 406*	*4 267 000*	*281 668*	*4 526 000*
Salz	*10 382*	*12 000*	*3 307*	*7 000*
Syrup und Melasse	*146 638*	*918 000*	*159 095*	*800 000*
Zucker	*1 582 650*	*32 837 000*	*2 083 741*	*42 801 000*
Oele und Fette	141 140	3 589 000	117 750	3 100 000
darunter: *Rüböl*	*70 463*	*2 607 000*	*57 206*	*2 403 000*
Oelkuchen	*67 534*	*756 000*	*58 181*	*611 000*
Schmalz	*1 032*	*86 000*	*552*	*38 000*
Papier- und Pappwaaren	26 312	882 000	21 745	884 000
Petroleum	5 170	36 000	6 679	69 000
Lichte, Seife und Parfümerien	58	5 000	165	16 000
Theer, Pech, Harze	1 713	10 000	18 338	151 000
Wolle, Baumwolle, Leinen, Garn, sowie Waaren daraus	2 486	270 000	1 802	341 000
Zink, Zinn und Waaren daraus	4 009	197 000	3 262	111 000
Andere vorstehend nicht genannte Artikel	884	307 000	1 785	503 000
	6 592 963	108 919 000	6 482 089	105 535 000

	Waaren-Einfuhr seewärts:		Waaren-Ausfuhr seewärts:		Gesammter Güterverkehr seewärts:	
	Menge in t zu 1000 kg:	Werth in Mk.:	Menge in t zu 1000 kg:	Werth in Mk.	Menge in t zu 1000 kg:	Werth in Mk.:
1899:	806 578	107 372 000	658 945	108 919 000	1 465 523	216 291 000
98:	797 734	101 966 000	648 209	105 535 000	1 445 943	207 501 000
97:	790 197	92 337 000	616 918	102 083 000	1 407 114	194 420 000
96:	725 384	92 558 000	668 616	105 737 000	1 393 999	198 295 000
95:	603 023	76 497 000	592 195	92 970 000	1 195 218	169 467 000
94:	630 120	87 106 000	607 056	87 010 000	1 237 176	174 116 000
93:	571 860	73 674 000	603 047	99 352 000	1 174 907	173 026 000
92:	522 303	69 083 000	431 588	68 395 000	953 891	137 478 000
91:	516 145	62 230 000	599 156	109 505 000	1 115 301	171 735 000
90:	414 732	62 798 000	525 201	92 946 000	939 932	155 744 000

2. Weichsel-Verkehr.

Durch die Einlager Schleuse gingen in der Zeit vom 1. Januar bis 10. Dezember 1899
nach und **von** Danzig:

	Stromab:			Stromauf:			1898:
	beladen.	unbeladen	zus.	beladen.	unbeladen.	zus.	insgesammt.
a. **Schiffsgefäße:**							
Seeschiffe	1	14	15	16	3	19	34
Flußdampfer	2960	646	3606	3086	575	3661	7 267
Gabarren und oberländische Kanalkähne	163	267	430	413	18	431	861
Kurische Kähne	138	223	361	355	6	361	722
Berliner Oderkähne und Zillen	1381	282	1663	1272	316	1588	3 251
Barken und Dubasse	29	2	31	12	18	30	61
Galler und Biggen	—	—	—	—	—	—	
Yachten	4	15	19	38	2	40	59
Lummen, Beidacke und Obstkähne	144	40	184	92	111	203	387
Kähne mit Fischen, Butter, Schweinen	222	—	222	—	222	222	444
zusammen 1899	5042	1489	6531	5284	1271	6555	13 086
dagegen 1898 (7. Januar bis 31. Dezember)	5371	1416	6787	5468	1444	6912	13 699
„ 1897 (9. März bis 25. Dezember)	4572	1609	6181	4794	1424	6218	12 399
„ 1896 (8. März bis 28. November)	4163	1809	5972	4861	1227	6088	12 060
„ 1895 (1. April bis 26. Dezember)	5706	2179	7885	5722	2205	7927	15 812
„ 1894 (12. bis 17. Februar und 1. März bis 31. Dezember)	6113	1961	8074	5867	2229	8096	16 170
b. **Holztraften** . . . 1899	—	920	920	—	5	5	925
dagegen 1898	—	827	827	—	7	7	834
„ 1897	—	668	668	—	11	11	679
„ 1896	—	572	572	—	17	17	589
„ 1895	—	464	464	—	7	7	471
„ 1894	—	554	554	—	5	5	559

Uebersicht

des Waaren-Verkehrs **nach** und **von** Danzig **auf der Weichsel**
in Doppel-Centnern zu 100 kg.

Bezeichnung der Waaren.	Eingang stromab				Ausgang stromauf			
	1899.	1898.	1897.	1896.	1899.	1898.	1897.	1896.
1. Düngemittel aller Art	1 250	2 750	150	50	9 815	7 785	18 695	22 965
2. Lumpen aller Art	3 730	4 105	3 865	4 220	17 070	18 660	6 505	225
3. Knochen	80	—	50	—	6 955	4 050	2 645	—
4. Rohe Baumwolle	—	15	—	—	500	3 150	1 920	515
5. Soda	15 900	14 600	10 810	14 850	15 990	24 985	21 865	20 820
6. Farbholz	55	—	—	200	17 985	19 625	28 220	96 275
7. Knochenkohle, Knochenmehl	—	—	—	300	—	190	300	240
8. Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure	220	380	310	—	3 875	1 030	12 205	12 065
9. Roheisen und Brucheisen	—	1 265	100	8 550	145 845	169 180	137 490	130 330
10. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	1 720	5 910	2 865	2 180	7 735	11 155	6 110	8 490
11. Verarbeitetes Eisen aller Art	25 740	17 205	23 720	29 085	190 095	103 970	93 405	121 480
12. Cement, Traß und Kalk	4 020	1 685	2 905	400	33 040	23 860	88 470	114 710
13. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	10 770	11 425	2 985	5 975	28 355	19 920	33 245	39 385
14. Eisenerz	—	—	—	—	2 075	—	1 830	—
15. Andere Erze	—	—	—	170	—	—	—	—
16. Flachs, Hanf, Heede, Werg	1 115	1 300	1 660	710	19 125	6 010	2 755	820
17. Weizen und Spelz	168 480	147 885	245 860	182 710	970	28 855	1 365	2 080
18. Roggen	84 900	26 515	73 700	166 835	60	12 390	545	625
19. Hafer	2 025	7 135	1 385	9 410	60	475	715	85
20. Gerste	13 305	10 430	13 410	15 875	13 940	11 375	19 780	10 830
21. Andere Getreide u. Hülsenfrüchte	21 800	11 255	12 715	10 290	17 405	25 160	20 070	7 020
22. Oelsaat	73 520	67 545	52 755	57 935	3 650	300	1 315	200
23. Stroh und Heu	445	2 085	485	330	—	20	—	—
24. Kartoffeln	1 025	945	815	1 770	185	15	35	90
25. Obst, frisches u getrocknetes	6 295	4 535	6 275	3 635	2 895	2 025	1 545	5 540
26. Gemüse und Pflanzen	12 870	12 860	8 935	2 025	3 920	6 430	5 980	4 125
27. Glas und Glaswaaren	3 410	3 880	4 405	3 820	4 610	6 430	8 910	6 795
28. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	2 905	2 720	2 035	1 130	40 295	22 415	27 100	27 280
29. Harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz)	10 240	6 450	6 430	1 450	10 935	6 265	3 415	870
30. Harte Schnittwaaren	2 500	2 870	750	21 400	7 450	5 700	2 250	18 455
31. Harte Brennholzscheite	—	125	—	—	2 800	5 060	—	—
32. Weiche Stämme	38 810	23 950	23 550	44 420	28 400	4 210	1 770	—
33. Weiche Schnittwaaren	61 265	55 760	53 450	32 115	18 815	22 425	18 550	18 230
34. Weiche Brennholzscheite	2 500	2 925	22 590	11 200	3 750	5 350	1 840	200
35. Reisig und Faschinen	4 955	5 050	3 155	2 640	17 420	31 700	8 190	34 840
36. Borke, Lohe	—	100	—	50	138 225	95 870	19 695	2 090
37. Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke	15 960	14 250	12 565	13 660	8 080	11 135	14 735	9 405
38. Holzwaaren und Möbel	1 375	425	2 935	435	5 205	3 605	1 380	695
39. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	7 750	5 150	19 710	8 330	10 120	3 705	3 060	17 620
40. Bier	29 670	29 570	25 660	20 800	585	885	580	585
41. Branntwein	18 500	26 170	20 860	24 930	12 015	14 215	14 385	18 050
42. Wein	365	385	855	495	19 130	14 355	12 480	12 330
43. Fische auch Heringe	1 665	7 365	5 265	2 440	49 090	68 230	41 490	61 940
44. Mehl u. Mühlenfabrikate	66 125	41 375	49 990	54 470	74 640	63 900	57 430	54 975
45. Reis	195	150	—	250	48 075	34 655	30 355	35 775
46. Salz	2 800	10	—	900	29 680	16 705	11 905	21 870
47. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao	3 970	1 970	335	1 420	20 200	16 665	14 870	12 950
48. Zucker, Melasse, Syrup	1200 230	1102 560	859 580	660 310	129 445	108 790	114 965	114 430
49. Rohtabak	890	520	240	765	1 670	1 540	1 945	1 120

Bezeichnung der Waaren.	Eingang stromab				Ausgang stromauf			
	1899.	1898.	1897.	1896.	1899.	1898.	1897.	1896.
50. Fette Oele und Fette .	14 580	12 280	13 350	14 280	85 245	99 565	64 105	51 320
51. Petroleum und andere Mineral-Oele	—	85	295	235	222 955	243 660	251 960	232 310
52. Steine und Steinwaaren	18 090	6 180	480	2 170	111 090	117 195	100 385	185 260
53. Steinkohlen	360	100	2 860	420	955 625	961 985	1019935	967 720
54. Kokes	—	—	—	—	16 970	18 135	36 020	6 950
55. Braunkohle	—	—	—	—	—	—	—	—
56. Torf	100	—	—	—	4 550	5 100	3 600	3 910
57. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	7 575	10 360	5 365	7 090	108 860	96 845	109 705	76 455
58. Lebendes Vieh	9 195	6 000	6 080	6 710	30	220	—	—
59. Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren	288 980	585 610	541 665	210 795	24 200	21 625	26 520	18 080
60. Thonwaaren, Steingut, Porzellan	9 965	1 690	3 685	2 755	1 900	1 015	985	2 220
61. Wolle, rohe	—	105	15	70	1 365	165	1 155	3 115
62. Alle sonstigen Gegenstände	2 375	5 790	6 420	18 015	15 045	24 820	47 615	25 915
zusammen	2276565	2313760	2160330	1687385	2770015	2654755	2580295	2643675

* * *

Die folgende Tabelle weist nach, in welcher Weise sich der Verkehr auf die Dampf- und die Segelschiffahrt vertheilt. Es passirten:

zu Berg:

	Dampfschiffe						Segelschiffe				Gesammtzahl der Schiffe.	Gesammtgewicht der verfrachteten Güter.
	Personendampfer.	Schleppdampfer.	Güterdampfer			Auf Dampfern verfrachtete Güter	Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit	Auf Segelschiffen verfrachtete Güter		
			Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit							
			Im Ganzen.	Davon unbeladen.	t	t	Im Ganzen.	Davon unbeladen.	t	t		t
1899:	2158	514	989	61	72 989	61 769,0	2844	696	293 608	215 232,0	6555	277 001,5
1898:	2282	459	878	60	65 497	49 820,5	3293	925	310 337	215 655,0	6912	265 475,5

zu Thal:

1899:	2161	456	989	190	74 047	26 560,5	2925	843	303 348	201 096,0	6531	227 656,5
1898:	2274	410	879	189	65 735	25 626,0	3224	817	304 930	205 750,0	6787	231 376,0

Auf die einzelnen Monate des Jahres 1899 vertheilt sich der **Floßverkehr stromab** wie folgt:

1899:	Anzahl der Traften	Bestand der Flöße an				Zusammen Floß-bestand
		hartem Holz		weichem Holz		
		Stämme	Schnittwaare	Stämme	Schnittwaare	
		cbm	cbm	cbm	cbm	cbm
Januar-März . . .	—	—	—	—	—	—
April	2	215,5	—	1 257,0	—	1 472,5
Mai	35	9 592,5	—	16 744,5	—	26 337,0
Juni	137	24 127,5	—	101 948,5	—	126 076,0
Juli	70	8 837,5	—	44 783,5	—	53 621,0
August	177	29 283,5	—	121 179,5	—	150 463,0
September	160	29 540,5	—	96 041,5	—	125 582,0
Oktober	116	28 081,0	—	72 873,5	—	100 954,5
November	222	51 532,5	—	134 612,0	—	186 144,5
Dezember	1	—	—	461,0	—	461,0
1899	920	181 210,5	—	589 901,0	—	771 111,5
1898	827	191 122,1	—	513 145,4	940	705 207,5
1897	668	142 172,7	2,5	424 872,8	79,0	567 127,0
1896	572	107 067,0	—	346 771,0	221,0	454 059,0

3. Eisenbahn-Verkehr.

Uebersicht über den Güter-Empfang und -Versand der Stationen Danzig-Legethor, -Hauptbahnhof, -Olivaerthor, Weichselbahnhof, Neufahrwasser (Zollinland und Freibezirk) und Langfuhr in Doppel-Zentnern zu 100 kg:

a) Empfang.

(Gütersendungen unter 500 Kilogramm sind nicht angeschrieben.)

Es sind im Jahre 1899 hier angekommen **von** bezw. **über:**

Rubrik der Eisenbahn-Waaren-Statistik	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	1899 zusammen	1898 zusammen.
1. Abfälle von Horn 2c.	—	—	—	—	—	105	—	30	—	—	—	—	135	105
2. Baumwolle, rohe	—	—	—	50	50	—	—	—	—	—	—	—	100	80
3. Bier	11 835	50	1 600	—	35	11 870	—	—	—	2 390	—	—	27 780	24 580
4. Blei	—	—	—	—	—	—	—	115	—	—	—	—	115	—
5. Borke und Lohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100
6. Braunkohlen	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	—	—	400	300
7. Cement	24 580	400	1 850	615	—	200	—	—	—	—	—	—	27 645	36 245
8. Chemikalien, Drogen	125	—	—	105	—	355	—	—	—	—	—	—	585	665
9. Dachpappe	4 895	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 895	5 005
10. Düngemittel	7 225	—	500	2 805	—	5 530	—	—	—	—	—	—	16 060	15 500
11. Roh- und Brucheisen	11 830	310	675	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 815	11 390
12. Eisen und Stahl	63 785	—	110	21 960	8 205	100 865	—	—	—	—	—	—	194 925	110 180
13. Eisenbahnschienen	31 145	5 845	1 130	1 185	595	5 575	—	—	—	—	—	—	45 475	25 425
14. Eiserne Eisenbahnschwellen	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	100	10
15. Eiserne Achsen, Bandagen u. s. w.	385	330	10	495	95	545	—	—	—	—	—	—	1 860	2 815
16. Eiserne Dampfkessel, Maschinen, Maschinentheile	16 070	385	370	1 210	3 215	16 125	15	495	—	50	645	—	38 580	42 640
17. Eiserne Röhren und Säulen	2 825	115	225	7 230	1 515	3 945	135	—	—	—	—	—	15 990	16 820
18. Eisen- u. Stahldraht	—	—	—	280	5	615	—	—	—	—	—	—	900	900
19. Eisen- und Stahlwaaren	5 820	110	635	22 505	2 340	9 165	—	—	—	—	—	—	40 575	39 050
20. Eisenerz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175
21. Erden	153 835	—	20	5	—	2 090	—	—	—	—	—	—	155 950	114 250
23 Farbehölzer	195	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	195	90
24. Fische, auch Heringe	1 575	80	20	65	—	15	—	—	—	10	—	—	1 765	2 330
25. Flachs, Hanf, Heede, Werg	865	—	—	555	—	—	—	—	55	—	—	—	1 475	2 290
26. Fleisch und Speck	345		—	—	—	160	100	—	—	—	—	—	605	290
27. Garne und Twiste	460	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	475	140
28. Getreide:														
a) Weizen u. Spelz	395 905	200	5 100	—	—	10	3 520	2 080	—	—	—	—	406 815	523 455
b) Roggen	374 415	1 400	80 795	—	—	—	24 670	22 485	—	—	—	—	503 765	447 010
c) Hafer	202 030	2 570	2 850	—	—	—	2 190	—	—	—	—	—	209 640	116 920
d) Gerste	106 760	280	9 215	—	—	—	71 185	10 555	—	—	—	—	197 945	249 430
e) Hülsenfrüchte, Mais	41 830	—	5 475	100	—	155	88 255	31 475	104 050	320	—	—	271 660	202 935
f) Lein- u. Oelsamen	39 940	700	150	—	—	—	110 685	3 075	400	—	—	—	154 950	147 580
g) andere Sämereien	1 780	100	40	85	—	50	7 115	1 560	100	—	—	—	10 830	18 320
29. Glas- u. Glaswaaren	4 960	2 125	400	3 080	715	6 160	—	—	—	—	—	—	17 440	16 735
30. Häute, Felle, Leder	2 330	235	280	75	250	1 655	—	50	—	—	—	—	4 875	4 075
31. Holz, europäisches:														
a) Rundholz	32 960	1 940	110	445	—	—	—	300	—	—	—	—	35 755	74 945
b) Bohlen, Bretter, Faßholz	146 625	9 970	1 365	2 240	325	1 125	40 845	2 310	1 660	945	—	—	207 410	135 790
c) Schwellen, Brennholz	239 720	118 220	6 650	—	—	—	36 335	125	100	—	—	—	401 150	427 545
32. Holzzeugmasse	230	—	—	—	—	150	—	—	—	—	—	—	335	100
33. Hopfen	245	30	—	—	—	260	—	—	—	—	—	—	535	1 335
34. Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
35. Kaffee, Kakao, Thee	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	5	45
36. Kalk, gebrannter	4 330	500	29 550	43 980	—	—	—	—	—	—	—	—	78 360	63 690
37. Kartoffeln	41 945	5 505	1 485	105	105	105	—	—	—	—	—	—	49 250	50 070
38. Knochen	7 765	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7 865	9 000
39. Knochenkohle	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175	—
40. Lumpen	2 940	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 990	2 510
41a. Mehl	39 120	720	15 755	5	—	—	125	—	125	—	—	—	55 850	49 950
b. Kleie	9 475	—	—		—	—	477 725	29 350	—	—	—	—	516 550	411 795

Digitized by Google

Rubrik der Eisenbahn-Waaren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	1899 zusammen.	1898 zusammen.
42. Obst	1 400	50	—	120	395	1 410	—	225	—	13 150	—	50	16 800	13 385
43. Oele, Fette, Thran, Talg	2 805	310	10	—	170	3 840	—	—	—	—	—	—	7 135	10 515
44. Oelkuchen	1 950	—	—	—	—	—	35 970	1 250	—	—	—	—	39 170	43 290
45. Papier und Pappe	70 325	17 145	30	3 145	5	875	—	—	—	5	—	—	31 530	29 525
46. Petroleum u. andere Mineralöle	3 540	—	—	4 215	3 990	1 480	—	1 315	—	565	—	—	15 105	10 845
47. Reis	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85	—
48. Röhren von Thon und Cement	1 570	50	—	300	—	4 925	—	—	—	—	—	—	6 845	7 415
49. Rüben	9 985	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	10 085	9 315
50. Rübensyrup, Melasse	39 280	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	39 380	42 065
51. Salpetersäure, Salzsäure	—	550	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	560	—
52. Salz, Koch- u. Viehsalz, Glaubersalz	5 870	—	19 835	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25 705	17 310
53. Schiefer	240	—	30	—	210	1 550	—	—	—	—	—	200	2 230	1 575
54. Schwefelsäure	1 145	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 210	1 035
55. Soda														
a. rohe, calcinirte, krystallisirte	160	—	3 735	—	—	60	—	—	—	—	—	—	3 955	3 090
b. kaustische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105
56. Spiritus, Spirituosen, Essig	101 675	980	170	5	—	455	100	600	—	—	—	—	103 985	146 545
57. Stärke	12 635	8 885	10 530	160	—	—	—	—	—	—	—	—	32 210	22 540
58. Steine, bearbeitete, Steinwaaren	55 155	225	—	4 735	85	655	—	—	—	—	—	—	60 855	52 660
59. Steine, gebrannte, Ziegel u. s. w.	112 745	2 630	2 850	20 365	55	18 355	—	—	—	—	—	—	157 000	253 606
60. Steinkohlen u. Koks	89 420	—	7 695	1 692 140	1 710	9 095	—	—	—	—	—	—	1800 060	1525 420
61. Rohtabak	1 485	—	—	—	20	105	—	—	—	—	—	—	1 610	1 445
62. Theer, Pech, Asphalt u. s. w.	12 485	90	—	18 140	515	2 035	1 120	100	—	—	—	—	34 485	34 995
63. Thonwaaren, Porzellan	2 255	1 065	875	2 720	1 145	5 820	—	—	—	—	—	—	13 880	22 690
64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen	4 085	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 135	1 920
65. Wein	155	—	—	20	20	20	—	—	—	60	—	—	275	570
66. Wolle	350	—	—	—	—	130	—	25	—	—	—	—	505	1 025
67. Zink	905	—	110	5 350	—	10	—	—	—	—	—	—	6 375	8 340
68. Zucker:														
a. Rohzucker	649 645	7 455	121 745	—	—	—	8 225	17 690	—	—	—	—	804 760	937 600
b. raffinirter Zucker	300	—	15	—	—	—	78 215	61 870	200	—	—	—	140 600	140 865
69. Sammelladungen	1 100	—	—	55	21 880	—	—	—	—	—	—	—	23 035	33 810
70. Sonstige Güter	111 575	20 095	15 895	2 890	15 595	44 230	535	20	100	310	—	10	211 255	267 990
Insgesammt	3267 600	211 815	349 930	1 863 665	63 250	262 335	987 015	187 200	106 790	17 805	645	260	7318 310	7046 100

b) Versand.

(Gütersendungen unter 500 Kilogramm sind nicht angeschrieben.)

nach bezw. **über:**

Rubrik der Eisenbahn-Waaren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Belgien.	Holland.	1899 zusammen.	1898 zusammen.	1897 zusammen.
1. Abfälle von Horn 2c.	620	—	—	—	—	140	—	—	—	—	—	—	760	325	—
2. Baumwolle	230	40	—	—	—	—	—	775	—	—	—	—	1 045	1 195	3 000
3. Bier	19 130	1 580	30	—	—	165	—	5	—	100	—	—	21 010	17 825	13 150
4. Blei	1 670	145	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	2 015	565	400
5. Borke und Lohe	200	—	105	—	—	—	1 215	16 990	—	—	—	—	18 510	15 635	16 005
6. Braunkohlen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	320
7. Cement	25 265	1 515	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	26 880	23 400	23 160
8. Chemikalien, Drogen	3 865	810	110	5	—	5	—	940	—	—	—	—	5 735	5 400	6 330
9. Dachpappe	33 245	8 790	170	—	—	10	—	—	—	—	—	—	42 215	35 235	36 205
10. Düngemittel	502 675	83 070	77 250	1 175	—	100	—	18 235	—	—	—	—	682 505	647 980	690 935
11. Roh- und Brucheisen	38 655	7 570	5 300	41 205	360	880	875	36 370	200	250	—	—	131 665	143 825	112 875
12. Eisen und Stahl	114 930	12 780	2 140	465	15	520	—	34 175	880	—	—	—	165 905	119 415	89 030
13. Eisenbahnschienen	56 945	8 885	2 380	315	75	140	—	1 000	—	—	—	—	69 740	56 895	21 605
14. Eiserne Eisenbahnschwellen	3 220	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 220	4 340	3 580
15. Eiserne Achsen, Bandagen 2c	1 320	75	20	20	—	—	—	—	—	—	—	—	1 435	1 700	1 710
16. Eis. Dampfkessel, Maschinen, Maschinentheile	19 475	1 695	1 225	130	330	1395	—	134 325	—	—	—	—	158 575	93 275	66 795
17. Eiserne Röhren, und Säulen	4 295	340	45	15	15	1005	—	545	—	—	—	—	6 260	12 840	7 420
18. Eisen- u. Stahldraht	1 560	245	105	—	100	—	—	295	—	—	—	—	2 305	1 765	1 765
19. Eisen- u. Stahlwaaren	30 060	6 920	690	175	1420	545	—	5 085	—	—	—	—	44 895	38 985	34 550
20. Eisenerz	25	—	—	1056 775	—	—	—	15 155	—	—	—	—	1 071 955	846 100	597 495
21. Erden	124 045	155	85	10	—	5	—	1 505	—	—	—	—	125 805	69 365	10 740
22. Rohe Erze	—	—	—	—	—	—	—	72 085	—	—	—	—	72 085	47 840	57 230
23. Farbehölzer	405	—	—	—	—	—	100	5 835	—	—	—	—	6 340	4 380	3 295
24. Fische, auch Heringe	52 845	5 050	2 410	—	270	205	17 130	78 380	715	—	—	—	157 005	180 325	169 660
25. Flachs, Hanf, Heede, Werg	705	245	150	—	60	—	—	670	—	—	—	—	1 830	2 035	1 150
26. Fleisch u. Speck	1 700	20	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 795	1 675	770
27. Garne u. Twiste	90	105	15	—	—	—	—	13 985	—	—	—	—	14 195	14 150	14 000
28. Getreide:															
a) Weizen und Spelz	26 980	1 120	10	—	—	—	—	100	—	—	—	—	28 210	54 855	16 195
b) Roggen	18 625	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 735	43 625	7 200
c) Hafer	12 700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 700	15 680	11 655
d) Gerste	29 255	15 145	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	44 500	80 500	103 235
e) Hülsenfrüchte, Mais	87 710	8 695	860	—	—	—	—	4 095	—	—	—	—	101 360	173 940	189 280
f) Lein- und Oelsamen	1 415	250	1 510	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 175	5 020	3 705
g) andere Sämereien	7 200	805	1 230	15	55	10	100	400	—	—	—	—	9 815	16 725	7 855
29. Glas- und Glaswaaren	8 310	1 030	—	50	5	295	—	315	—	—	—	—	10 005	7 440	8 915
30. Häute, Felle, Leder	1 430	285	1 270	85	640	325	—	35 315	—	—	—	—	39 350	47 020	46 610
31. Holz, europäisch:															
a) Rundholz	4 580	22 115	—	—	150	—	—	1 275	—	—	—	—	28 120	19 225	24 575
b) Bohlen, Bretter, Faßholz	44 215	12 590	1 245	—	1975	3985	—	2 380	—	—	—	—	66 390	48 440	31 705
c) Schwellen, Brennholz	319 025	63 415	1 775	85	—	3345	—	—	—	—	—	—	387 645	283 775	154 910
32. Holzzeugmasse	1 275	80	—	—	—	100	—	2 460	—	—	—	—	3 915	3 535	940
33. Hopfen	315	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315	665	555
34. Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	225	485
35. Kaffee, Kakao, Thee	6 585	355	290	—	—	—	—	13 585	—	—	—	—	20 815	19 615	18 980
36. Kalk, gebrannter	1 880	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 990	1 120	1 015
37. Kartoffeln	1 855	50	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	1 910	2 250	975
38. Knochen	925	—	105	1 465	—	—	—	—	—	—	—	—	2 495	2 455	5 270
39. Knochenkohle	80	—	—	—	—	—	—	155	—	—	—	—	235	—	1 350
40. Lumpen	7 820	2 175	340	120	605	125	—	1 850	—	—	—	—	13 035	11 330	8 950

Digitized by Google

Rubrik der Eisenbahn-Waaren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Posen.	Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Belgien.	Holland.	1899 zusammen.	1898 zusammen.	1897 zusammen.
41. a. Mehl	54 445	15 915	1 665	100	15	205	—	1 475	—	—	—	—	76 820	67 190	452 740
b. Kleie	295 700	98 915	2 050	600	100	8 100	—	—	—	—	—	—	405 465	371 025	
42. Obst	1 520	205	70	—	—	—	—	820	—	—	—	—	2 615	1 810	1 025
43. Oele, Fett, Thran, Talg	12 435	1 720	4 980	60	—	85	30	12 140	—	5	—	—	31 455	42 310	32 705
44. Oelkuchen	98 430	15 180	7 875	—	—	225	—		—	—	—	—	121 710	119 180	127 165
45. Papier u. Pappe	4 835	395	225	295	10	70	—	290	—	—	—	—	6 120	7 280	6 025
46. Petroleum und andere Mineralöle	86 730	22 525	2 745	—	—	—	100	775	—	—	—	—	112 875	117 045	117 025
47. Reis	15 640	2 765	375	—	—	—	—	6 255	—	—	—	—	25 035	30 470	19 515
48. Röhren v. Thon und Cement	1 020	45	—	—	—	—	—	145	—	—	—	—	1 210	1 550	1 420
49. Rüben	11 255	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 360	12 605	13 780
50. Rübensyrup, Melasse	19 365	115	510	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 990	11 625	3 900
51. Salpetersäure, Salzsäure	1 505	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 510	2 485	1 965
52. Salz, Koch- und Viehsalz, Glaubersalz	47 585	2 205	1 810	—	—	5	—	81 780	—	—	—	—	133 385	101 465	50 400
53. Schiefer	890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	890	565	975
54. Schwefelsäure	2 020	705	110	—	—	5	—	—	—	—	—	—	2 840	2 865	2 540
55. Soda: a. rohe, calcinirte, krystallisirte	2 825	275	—	—	—	—	—	1 400	—	—	—	—	4 500	5 215	3 270
b. kaustische	120	—	—	—	—	—	—	110	—	—	—	—	230	540	1 255
56. Spiritus, Spirituosen, Essig	7 815	160	25	130	10	55	—	1 065	—	—	—	—	9 260	10 315	7 300
57. Stärke	6 195	100	—	—	—	150	—	1 085	—	—	—	—	7 530	7 145	4 920
58. Steine, bearbeitete, Steinwaaren	1 340	150	—	—	—	—	—	3 590	—	—	—	—	5 080	8 165	4 385
59. Steine, gebrannte, Ziegel u. s. w.	106 265	1 435	1 595	100	—	—	—	150 115	5	—	—	—	259 515	191 710	147 525
60. Steinkohlen und Koks	481 560	29 955	9 125	—	3 800	80	—	18 595	100	—	—	—	546 215	484 315	638 575
61. Rohtabak	3 545	—	—	—	45	—	—	—	—	—	—	—	3 590	4 715	2 225
62. Theer, Pech, Asphalt u. s. w.	34 910	8 045	500	—	—	700	—	4 940	—	—	—	—	49 095	51 900	40 305
63. Thonwaaren, Porzellan	3 185	435	—	—	20	10	—	1 185	—	—	—	—	4 835	4 305	4 635
64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen	155	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	155	45	35
65. Wein	1 940	465	30	120	95	35	—	5 120	—	—	—	—	7 805	15 060	9 695
66. Wolle	105	205	115	—	480	770	—	21 900	—	—	—	—	26 575	24 915	21 715
67. Zink	750	80	—	320	—	—	—	530	—	—	—	—	1 680	2 005	1 160
68. Zucker: a. Rohzucker	30 920	615	410	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 945	26 480	53 800
b. raffinirter Zucker	44 430	5 165	690	—	—	—	—	15	—	—	—	—	50 300	51 120	55 040
69. Sammelladungen	2 055	—	—	—	—	—	—	2 595	—	—	—	—	4 650	9 980	4 945
70. Sonstige Güter	182 075	25 360	15 250	4 710	6 295	25 445	135	42 655	50	1 080		250	299 305	291 815	246 095
Zusammen:	3 185 920	499 510	151 065	1 108 545	16 950	17 340	19 685	363 165	1 255	1 165	—	250	5 895 945	5 302 125	4 705 545

4. Post- und Telegraphen-Verkehr.

I. Nachweisung über den Verkehr bei dem Kaiserlichen Telegraphenamte und bei der Fernsprech-Vermittelungsanstalt in Danzig.

a) Telegramm-Verkehr.

		Telegramme aufgegeben Zahl	Telegramme angekommen Zahl	Zusammen Zahl	Telegramme im Durchgang Zahl	Summe aller verarbeiteten Telegramme*)
Telegraphen-Amt	1899	190 150	223 811	413 961	323 468	1 060 897
Zweig-Amt 2, Langgarten	"	9 552	—	9 552	—	9 552
" " 3, Thornscher Weg	"	3 232	—	3 232	—	3 232
" " 4, III. Damm	"	8 766	—	8 766	—	8 766
" " 5, Haupt-Bahnhof	"	8 745	576	9 321	—	9 321
Zusammen	1899	220 445	224 387	444 832	323 468	1 091 768
	1898	212 955	219 960	432 915	292 095	1 017 105
	1897	199 003	207 997	407 000	240 142	887 284
	1896	186 284	197 684	383 968	206 850	797 668
	1895	180 662	194 028	374 690	193 144	760 978

*) In der Gesammtsumme der Telegramme sind die Durchgangstelegramme, weil sie zweimal bearbeitet (aufgenommen und weitergegeben) werden müssen, doppelt gerechnet.

b) Fernsprech-Verkehr.

	1899:	1898:	1897:
Zahl der an die Vermittelungsanstalten angeschlossenen Sprechstellen	895	719	544
davon Endstellen	721	605	494
Zwischenstellen	72	64	50
Anzahl der der Vermittelungsanstalt zur Beförderung zugegangenen Telegramme	1 354	1 545	1 436
Anzahl der von der Vermittelungsanstalt an Theilnehmer mittelst Fernsprecher übermittelten Telegramme	1 031	1 083	1 081
Zahl der ausgeführten Verbindungen	2 432 507	1 985 035	1 648 134
davon zwischen Theilnehmer an der hiesigen Stadtfernsprecheinrichtung	2 098 352	1 557 321	1 394 940
im Vororts-, Nachbarorts- und Bezirks-Verkehr	462 927	397 816	230 760
im Fernverkehr	48 742	29 898	22 434

c) Zahl der Beamten.

	1899	1898	1897
Am Jahresschlusse waren am Telegraphenamt beschäftigt:			
Beamte	83	74	68
Unterbeamte	23	17	17

* * *

II. Statistische Uebersicht des Post-Verkehrs des Kaiserlichen Postamts zu Danzig.

Eingegangen sind:		1899:	1898:	1897:
Briefpostsendungen überhaupt	Stück	9 186 112	8 514 376	7 662 382
darunter waren:				
gewöhnliche Briefe und Postkarten	„	7 434 673	6 545 228	5 905 198
eingeschriebene Briefsendungen	„	107 511	100 476	89 674
Drucksachen	„	1 488 500	1 692 054	1 479 322
Waarenproben	„	155 428	176 618	188 188
Packete ohne Werthangabe	„	707 465	669 355	633 155
zum Gesammtgewicht von	kg	2 829 860	2 677 420	2 532 620
Briefe und Packete mit Werthangabe	Stück	39 379	47 972	51 928
zum Werthbetrage von zusammen	Mk.	79 903 946	68 925 103	92 014 228
Postanweisungen	Stück	488 424	442 451	417 774
zum ausgezahlten Gesammtbetrage von	Mk.	34 338 447	28 734 311	26 951 672
Postaufträge zur Geldeinziehung	Stück	12 129	12 354	11 902
zu dem Gesammtbetrage von	Mk.	1 710 189	1 489 407	1 297 318
Postaufträge zu Wechselaccept-Einholungen	Stück	218	244	288
Aufgeliefert sind:				
Briefpostsendungen überhaupt	„	12 285 988	11 259 898	10 894 052
darunter waren:				
gewöhnliche Briefe und Postkarten	„	9 475 163	8 581 837	8 381 828
eingeschriebene Briefsendungen	„	114 573	106 037	103 116
Drucksachen	„	2 486 120	2 377 388	2 198 300
Waarenproben	„	210 132	194 636	210 808
Packete ohne Werthangabe	„	463 921	447 203	435 772
zum Gesammtgewicht von	kg	1 855 684	1 788 812	1 743 088
Briefe und Packete mit Werthangabe	Stück	36 878	40 678	38 396
zum Werthbetrage von zusammen	Mk.	60 486 490	62 660 212	111 747 145
Postanweisungen	Stück	371 055	345 613	321 524
zu dem eingezahlten Gesammtbetrage von	Mk.	27 646 715	23 165 077	21 491 957
Postaufträge	Stück	13 755	14 371	15 982
Zeitungsnummern	„	6 072 888	6 099 240	5 718 579
Außergewöhnliche Zeitungsbeilagen	„	807 638	709 611	687 825
Am Jahresschluß bestand das hiesige **Personal** aus:				
Beamten		72	80	80
Unterbeamten		173	160	164
Die hiesige **Posthalterei** unterhielt:				
Postillone		15	14	14
Pferde		19	19	18
Wagen		7	7	7
(Außer diesen Wagen, welche Eigenthum des Posthalters sind, befinden sich im Gebrauche reichseigene Wagen)		24	24	23
Im Orts- u. Landbestellbezirke des Postamts waren vorhanden:				
Briefkasten		109	109	109
amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen		34	32	32
Zur Postbeförderung benutzte Privatpersonenfuhrwerke		1	1	1
Zwischen dem Postamte und den Eisenbahnhöfen wurden täglich ausgeführt: Posttransporte		30	30	30

Danzig, im Juni 1900.

Das Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft.

Damme.

Inhalt.

Seite.

Allgemeine Uebersicht 3

I. Thätigkeitsbericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft für das Jahr 1899/1900.

I. **Zollwesen:**
Zolltarifschema 9
Zollstelle am Weichselbahnhof 9
Durchgehende Zolldienststunden 9
Beleuchtung des Königlichen Seepackhofes 10
Entnahme von Waarenproben aus zollpflichtigen Gütern 10

II. **Post- und Telegraphenwesen:**
Postkonferenz 10
Fernsprechverbindungen 10
Ortstaxe im Verkehr mit Neufahrwasser 11

III. **Eisenbahnverkehr:**
Russische Zuckertarife 11
Russische Holztarife 11
Tarife für österreichische Petroleumdestillate 11
Russische Artell- und Agenturgebühren 11
Inlandsstaffeltarife für Holz 12
Tarife für oberschlesisches Eisen 12
Mehltarife 12
Getreidetarif 10a 13
Schnellzugverbindung Danzig-Breslau 14
Zugpaar Stolp-Danzig 14
Vollbahn Thorn-Marienburg 15
Verbindungsbahn Weichselbahnhof Saspe 15
Erweiterung des Weichselbahnhofs 15
Aufstellung von Portalkrähnen 15
Gleisanlagen am Hafenkanal 16
Eisenbahnverbindung nach dem Holm und der Nehrung 16
Stückgutverkehr auf Bahnhof Legethor 16

IV. **Speicherbahn:**
Ueberführungsgebühren 16
Rechnung 16

V. **Hafen:**
Lagerhalle 18
Neue Hafenanlagen 18
Schutz der Westerplatte und der Halbinsel Hela 20
Passiren der Plehnendorfer Schleuse 21
Hafengeld 21
Seelotsenwesen 23
Lotsen-Kommandeur 23
Eistaxe 23
Tarif für das Bugsiren im Eise 23

VI. **Binnenschiffahrt:**
Schiffsaiche 24
Kanalbauten 24
Schiffsschule 25

VII. **Einzelne Geschäftszweige:**
a. Getreide:
Transitläger 26

Seite.

b. Holzhandel:
Holzhafen bei Bohnsack 26
Traftengeld 26
Pfahlleitwerke 27
Holzlagerung in der alten Mottlau 27
Holzproduktenstatistik 27

c. Zucker:
Terminregister 27
Notirungseinheit 28

d. Heringe:
Gewähr für den Inhalt der Heringsfässer 28

e. Wein:
§ 8 des Weingesetzentwurfs 28

f. Warenhandel:
Lagerung von Mineralschmierölen 28
Fleischbeschaugesetz 29

g. Rhederei:
Verpflichtung zur Mitnahme straffälliger Seeleute 29
Verhütung von Schiffszusammenstößen bei Nebel 29
Aenderung der Strandungsordnung 30
Zeigen der Nationalflagge 30
Bemannungsfrage 30
Tarif für den Kaiser Wilhelm-Kanal 30

VIII. **Verschiedenes:**
Handelsrichter-Präsentationswahlen 31
Anstellung von Handelschemikern 32
Gewürzkapitäne 33
Arbeitsvermittlungsstelle 33

IX. **Angelegenheiten der Korporation:**
Industriefachkommission 34
Amtsgebäude 35
Rechnungslegung und Voranschlag 35
Korporationsrechnung für 1899 35

X. **Angelegenheiten der uns anvertrauten Stiftungen:**
a. Kabrun'sche Stiftung 36
b. Kabrun'sches Legat 36
c. Kaufmännischer Unterstützungsfonds 37

XI. **Seeschiffer-Armenkasse:**
Seeschiffer-Armenkasse 37

II. Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt im Jahre 1899.

I. **Getreidehandel** 38
II. **Erzeugung und Vertrieb von Mehl und Kleie** 45
III. **Erzeugung und Vertrieb von Oel und Oelkuchen** 48
IV. **Spiritus-, Sprit- Likörgeschäft** 50
V. **Zuckerhandel** 52
VI. **Holzhandel** 56
VII. **Kolonial- und Materialwaarenhandel:**
Kaffee 60
Reis 61
Gewürze 62
Südfrüchte 62
Syrup 62
Amerikanisches Schmalz 63
Talg 63
Fichtenharz 63
VIII. **Petroleumhandel** 64
IX. **Heringshandel** 65

Seite.

X. **Salzhandel** 68
XI. **Weinhandel** 68
XII. **Bierbrauerei** 70
XIII. **Bernsteinhandel** 71
XIV. **Steinkohlenhandel** 71
XV. **Handel mit Baumaterialien** 73
XVI. **Papier- und Pappenfabrikation** 76
XVII. **Buchdruckerei** 76
XVIII. **Chemische Industrie** 77
XIX. **Maschinen- und Schiffsbau** 77
XX. **Rhederei** 80
XXI. **Binnenschiffahrt** 84
XXII. **Speditionsgeschäft** 84
Drogen, Chemikalien und künstliche Düngemittel 85
Roheisen 86
Verarbeitetes Eisen und Eisenwaaren 87
Häute 87
Kartoffelmehl 87
Russischer Zucker 87

XXIV. **Geld- und Kreditgeschäfte** 88
1. Reichsbankhauptstelle 89
2. Danziger Privat-Aktien-Bank 91
3. Danziger Sparkassen-Aktien-Verein 93
4. Danziger Hypotheken-Verein 94
5. Vorschuß-Verein zu Danzig 94
6. Westpreußische Landschaftliche Darlehnskasse 96

XXV. **Verkehrs-Statistik:**
1. Seehafen-Verkehr:
Werthberechnung des Waaren-Einganges seewärts 102
" " " Ausganges " 104
2. Weichsel-Verkehr 105
3. Eisenbahn-Verkehr 109
4. Post- und Telegraphen-Verkehr 113

Jahresbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

zu

Danzig

über

seine Thätigkeit im Jahre Mai 1900/01

und über

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre

1900.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann.
1901.

Jahresbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

zu

Danzig

über

seine Thätigkeit im Jahre Mai 1900/01

und über

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre

1900.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann.
1901.

HARVARD COLLEGE LIBRARY
DEC 20 1909
CAMBRIDGE, MASS.

Vorsteher-amt der Kaufmannschaft

Digitized by Google

Allgemeine Uebersicht.

Als das bedeutsamste Ereigniß des Zeitraumes, dessen Schilderung der vorliegende Bericht gilt, ist die Sicherstellung des Ausbaues der Schuitenlake zu einem Theil unsres Seehafens und die Herstellung einer Eisenbahnverbindung nach der Nehrung und dem Holm zu bezeichnen. Welcher mühsamen Unterhandlungen, welcher Aufwendung zäher Energie es bedurfte, um dieses Ergebniß in so verhältnißmäßig kurzer Zeit — die erste Andeutung über die fraglichen Anlagen enthält unser vorletzter Bericht — herbeizuführen, ist in dem nachfolgenden Bericht näher dargelegt. Mit dem Ausbau der Schuitenlake ist Anfang Mai 1901 begonnen worden. Ueber die Bedeutung der neuen Anlagen für das industrielle und kommerzielle Leben unsrer Stadt haben wir uns in unseren früheren Berichten so ausführlich ausgesprochen, daß wir hier nur dem Wunsche Ausdruck geben wollen, es möchten alle die Erwartungen, die man in den betheiligten Kreisen an ihre Herstellung knüpft, in reichem Maße in Erfüllung gehen. Dazu kann freilich die Tüchtigkeit und Rührigkeit der Industriellen und Kaufleute Danzigs nicht alles thun: es wird vielmehr von den allgemeinen wirthschaftlichen Verhältnissen der Gegenden, mit denen wir Verkehrsbeziehungen unterhalten, abhängen, ob die neuen umfangreichen Anlagen, die dem Handel, der Industrie und der Schiffahrt unsres Platzes zur Verfügung gestellt werden sollen, sich mit frisch pulsirendem Leben füllen werden, und vor allem wird es die Lösung der wichtigen handelspolitischen Fragen, die den gesetzgebenden Körperschaften des Deutschen Reiches in der nächsten Zukunft gestellt werden, in einem dem internationalen Verkehr günstigen Sinne sein, welche auch die Frage entscheiden wird, ob die neuen Anlagen eine ausreichende Benutzung finden werden.

In zweiter Reihe war es die Frage der Rayonbeschränkungen, der wir an dieser Stelle in unserem vorigen Bericht eine ausführlichere Erörterung widmeten. Auch in dieser Frage können wir einen erfreulichen Fortschritt verzeichnen: die Reichsrayonkommission hat angeordnet, daß das Gelände auf Strohdeich vorwärts der Bastione Braunroß und Einhorn bis zum Stagnetergraben hinfort nur noch den Beschränkungen des dritten Rayons unterliegt. Damit ist den dort befindlichen älteren industriellen Unternehmungen die Möglichkeit freier Entfaltung gegeben worden, die ihnen im Gegensatz zu einer Reihe neuer industrieller Anlagen, denen man von vornherein die Fessel der Rayonbeschränkung abnahm, bisher versagt war.

Der Freibezirk zu Neufahrwasser hat auch im zweiten Jahre seines Bestehens die Erwartungen, die man an seine Errichtung knüpfte, in vollem Maße erfüllt. Der Verkehr in ihm war lebhaft und vollzog sich ohne jede Störung. Die Eisenbahn-Verwaltung war auch weiter bemüht, durch Schaffung neuer Löschplätze und Vermehrung der Schienengeleise den Freibezirk leistungsfähiger zu gestalten. Leider ist die Wassertiefe im Freibezirk nicht ausreichend, um große Dampfer, wie sie in unserm Hafen vielfach verkehren, aufnehmen zu können. Solche Schiffe werden nach wie vor ihre Abfertigung im Hafenkanal erfahren müssen. Mit der so dringend nöthigen Ausstattung der Anlage mit modernen Krähnen wird in diesem Jahre ein Anfang gemacht werden: die Königliche Eisenbahn-Direktion hat die Lieferung von drei fahrbaren elektrischen Portalkrähnen für den Freibezirk ausgeschrieben; zwei davon sollen eine Tragfähigkeit von 1500 kg, einer eine solche von 2500 kg erhalten. Sie werden voraussichtlich im Laufe des Sommers zur Aufstellung kommen. Ebenso dringend nothwendig ist nun aber weiter die Ausstattung des Weichselbahnhofs mit ähnlichen Krähnen, und wir hoffen, daß die Königliche Eisenbahnverwaltung auch hier den Anforderungen, die der moderne Verkehr nun einmal an die Leistungsfähigkeit der Lösch- und Ladeeinrichtungen eines Hafens stellt, Rechnung tragen wird.

Am 30. Oktober 1900 ist das neue Empfangsgebäude des Personenbahnhofs dem Verkehr übergeben worden. Es erweist sich als ein durchaus den modernen Anforderungen entsprechender Bau, der sich auch in seiner äußeren Erscheinung in glücklichster Weise seiner Umgebung sowohl wie dem architektonischen Gesammtcharakter Danzigs einfügt. Zur Zeit ist man damit beschäftigt, dem Gebäude ausreichende Einrichtungen für den Vorortverkehr, der bislang noch immer auf das Interimsbahnhofsgebäude angewiesen war, anzugliedern.

Das Straßenbahnnetz unsrer Stadt und ihrer Umgebung hat nach zwei Richtungen hin Erweiterungen erfahren. Im Herbst 1900 ist die elektrische Bahn Brösen-Neufahrwasser-Danzig in ihrem Haupttheil dem Verkehr übergeben worden und im Mai 1901 fast gleichzeitig die Endstrecke dieser Linie vom Kassubischen Markt bis zum Krahnthor und die Straßenbahn Langfuhr-Oliva. Die erste Linie ist besonders werthvoll für die Handels- und gewerblichen Anlagen auf dem linken Weichselufer, deren Beamten- und Arbeiterschaft sie eine bequeme und schnelle Verbindung mit Danzig sowohl wie mit unserm Hafenorte Neufahrwasser zur Verfügung stellt, und die zweite Linie kann für unsre Erwerbsverhältnisse insofern erhebliche Bedeutung gewinnen, als sie zur Lösung der für Danzig ganz besonders schwierigen Arbeiterwohnungsfrage beizutragen in der Lage ist: es ist die Möglichkeit gegeben, auf dem in der Nähe der Linie gelegenen freien Gelände gesunde und geräumige Wohnungen zu errichten, deren Miethspreis auch dem Arbeiter erschwinglich ist und von denen aus er unter Benutzung des neuen Verkehrmittels seine Arbeitsstätte in der Stadt bequem und schnell erreichen kann. Dazu würde freilich eine Ermäßigung der Fahrpreise für Arbeiter erforderlich sein.

Wenden wir uns nun zu den geschäftlichen Ergebnissen, welche das Jahr 1900 dem Erwerbsleben unserer Stadt gebracht hat, so ist hervorzuheben, daß der Zeit eines fast stetigen Aufschwunges, als welche sich die Jahre von 1899 an bis zurück etwa zum Jahre 1894 darstellen, mit dem Jahre 1900 ein Zeitraum gefolgt ist, in dem sich ein Stillstand bemerkbar macht. Der Umfang unsres Seeimportes war mit rund 807 000 Tonnen im Jahre 1899 auf 801 000 Tonnen im Jahre 1900 gefallen, während allerdings unser Seeexport eine Steigerung — von 659 000 Tonnen auf 710 000 Tonnen — aufweist, so daß der Gesammtumfang unserer seewärtigen Güterbewegung immerhin gegen das Vorjahr um rund 45 000 Tonnen gestiegen und damit, wie aus der nachstehenden Uebersicht hervorgeht, größer gewesen ist, als in dem gesammten letzten Jahrzehnt, und, wie wir hinzufügen können, größer als überhaupt in irgend einem der Jahre, über welches genaueres statistisches Material vorliegt. Es sind, ungerechnet diejenigen Schiffe, welche leer oder in Ballast fuhren oder welche unsern Hafen nur für Nothhafen oder Ordre anliefen,

eingekommen:

1900:	1368	Schiffe von zus.	542 857	R.T.	mit zus.	800 670	t	Ladung.
1899:	1396	" " "	535 531	"	" "	806 578	"	"
1898:	1478	" " "	533 841	"	" "	797 734	"	"
1897:	1431	" " "	502 432	"	" "	790 197	"	"
1896:	1478	" " "	482 980	"	" "	725 384	"	"
1895:	1342	" " "	467 098	"	" "	603 023	"	"
1894:	1439	" " "	521 418	"	" "	630 120	"	"
1893:	1240	" " "	473 855	"	" "	571 860	"	"
1892:	1223	" " "	469 410	"	" "	522 303	"	"
1891:	1294	" " "	450 873	"	" "	516 145	"	"
1890:	1255	" " "	381 792	"	" "	414 732	"	"

ausgegangen:

1900:	1322	Schiffe von zus.	490 200	R.T.	mit zus.	709 932	t	Ladung.
1899:	1376	" " "	489 916	"	" "	658 945	"	"
1898:	1384	" " "	473 556	"	" "	648 209	"	"
1897:	1380	" " "	479 209	"	" "	616 918	"	"
1896:	1536	" " "	490 454	"	" "	668 616	"	"
1895:	1472	" " "	493 715	"	" "	592 195	"	"
1894:	1635	" " "	546 265	"	" "	607 056	"	"
1893:	1571	" " "	515 560	"	" "	603 047	"	"
1892:	1275	" " "	434 019	"	" "	431 588	"	"
1891:	1637	" " "	522 616	"	" "	599 156	"	"
1890:	1685	" " "	493 063	"	" "	525 200	"	"

Es betrug somit die gesammte Schiffs- und Güterbewegung seewärts im hiesigen Hafen:

1900:	2690 Schiffe	von zus.	1 033 057	R.T. mit zus.	1 510 610	t Ladung.
1899:	2772	„ „ „	1 025 447	„ „ „	1 465 523	„ „
1898:	2862	„ „ „	1 007 397	„ „ „	1 445 943	„ „
1897:	2811	„ „ „	981 641	„ „ „	1 407 115	„ „
1896:	3014	„ „ „	973 434	„ „ „	1 394 000	„ „
1895:	2814	„ „ „	960 813	„ „ „	1 195 218	„ „
1894:	3074	„ „ „	1 067 683	„ „ „	1 237 176	„ „
1893:	2811	„ „ „	989 415	„ „ „	1 174 907	„ „
1892:	2498	„ „ „	903 429	„ „ „	953 891	„ „
1891:	2931	„ „ „	973 489	„ „ „	1 115 301	„ „
1890:	2940	„ „ „	874 855	„ „ „	939 932	„ „

Bei der Einfuhr ist es namentlich eine Reihe von Speditionsartikeln, bei denen nicht unerhebliche Rückgänge eingetreten sind; so namentlich bei der Position Drogen, Chemikalien und künstliche Düngemittel ein solcher von 6300 Tonnen, bei Roheisen von 9000 Tonnen, bei bearbeitetem Eisen und Eisenwaren von 7400 Tonnen, bei Maschinen, Fahrzeugen und Dampfkesseln von 7800 Tonnen, bei Eisenerz 10 400 Tonnen.

Dieser Rückgang im Speditionsverkehr wird zum größten Theil aufgewogen durch die Zunahme in der Einfuhr bei einer Reihe von Artikeln unsres Eigenhandels. Hier ist in erster Reihe zu nennen eine Mehreinfuhr von 7800 Tonnen Kohlen, die in der Schwierigkeit, welche unser Hinterland bei der Versorgung mit schlesischen Kohlen fand, ihren Grund hat. Bei Materialwaren zeigt sich ein Mehr in der Einfuhr von 12 200 Tonnen. In Betracht kommen dabei namentlich Heringe mit 8300 Tonnen und Reis mit 2600 Tonnen.

Von unsern vier großen Ausfuhrartikeln — Zucker, Getreide, Mühlenfabrikaten und Holz — weisen die beiden erstgenannten eine Zunahme, die beiden letzten eine Abnahme auf. Die Zunahme beträgt beim Zucker nicht weniger als 72 800 Tonnen. Sie hat zum Theil ihren Grund darin, daß aus 1899 verhältnißmäßig große Lagerbestände in das Jahr 1900 herübergenommen worden sind, die erst im Berichtsjahr zur Verschiffung gelangten. Welchen Einfluß die am 1. April 1901 eingetretene Detarifirung von Zucker zur Ausfuhr nach Spezialtarif III auf unsern Zuckerhandel haben wird, läßt sich zur Zeit noch nicht übersehen.

Bei dem Getreideexport ist eine Zunahme um 45 700 Tonnen zu verzeichnen. Sie ist ausschließlich der verstärkten Versorgung unsres Marktes mit inländischem Getreide zuzuschreiben, während die Zufuhr von russischen Körnerfrüchten leider mehr und mehr zurückgeht. Es ist das um so bedauerlicher, als der Rückgang nicht sowohl einer Verminderung der Ausfuhrfähigkeit der russischen Getreidebaudistrikte, sondern zu einem wesentlichen Theile der Versagung der in Rußland eingeführten Reexpeditionstarife für das nach den deutschen Ostseehäfen gehende Getreide seitens der Königlich preußischen Eisenbahnverwaltung zuzuschreiben ist. Dem Rückgang unsres russischen Verkehrs in Weizen, Roggen, Gerste und Hafer steht in den russischen Häfen ein gewaltiges Wachsthum dieses Verkehrs gegenüber. So hatte z. B. Libau im Jahre 1900 in den genannten Getreidearten einen um 130 Prozent stärkeren Verkehr als 1898!

Bei Mühlenfabrikaten betrug die Minderausfuhr 10 400 Tonnen. Ihre Ursache ist einmal die Betriebsstörung, welche die Danziger Oelmühle in Folge des Brandschadens, von dem sie im September 1899 heimgesucht wurde, erlitten hat, namentlich aber das ungünstige Ausbeuteverhältniß, welches für die Ausfuhr von Mühlenfabrikaten zollseitig festgesetzt ist und welches unsre Mühlen zwingt, sich mehr und mehr von dem Export ab- und der Versorgung unsrer Stadt und Provinz mit ihren Fabrikaten zuzuwenden. Natürlich begegnen sie hierbei scharfer Konkurrenz der binnenländischen Mühlen und die geschäftlichen Ergebnisse der Mühlenindustrie lassen deshalb viel zu wünschen übrig.

Die Holzausfuhr ist gegen 1899 um 53 300 Tonnen zurückgegangen. Es liegt das in der Hauptsache daran, daß in Folge der großen Trockenheit des vorigen Sommers eine große Menge des in Rußland verflößten Holzes ihren Bestimmungsort nicht erreichen konnte und es deshalb hier an Material

für den Export fehlte. An Stelle von 920 Traften mit 717 160 Festmetergehalt im Jahre 1899 sind im Berichtsjahre hier nur 522 Traften mit 429 159 Festmetergehalt eingetroffen. Die geschäftlichen Ergebnisse des Holzhandels sind im allgemeinen als befriedigende zu bezeichnen.

Unsre industriellen Anlagen waren zum größten Theile ausreichend beschäftigt und berichten überwiegend Günstiges. Das Gegentheil gilt, abgesehen von der schon erwähnten Müllerei, im wesentlichen nur von der Fabrikation von Baumaterialien, die unter einem merklichen Nachlassen der Bauthätigkeit litt.

Die Rhederei hat ein sehr gutes Jahr zu verzeichnen, die Binnenschiffahrt hatte dagegen über großen Wassermangel zu klagen: die Wassertiefe der Weichsel gestattete vielfach nur die Ausnutzung der Hälfte der Ladefähigkeit der Fahrzeuge.

I.

Thätigkeitsbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

für das Jahr Mai 1900/1901.

In den Tagen vom 24 bis 26. Oktober 1900 beehrte der Minister für Handel und Gewerbe Herr Brefeld unsre Stadt mit seinem Besuche. Wir hatten auf den Besichtigungen, denen Seine Excellenz unsre Hafenanlagen und verschiedene industrielle und kommerzielle Anlagen unterzog, Gelegenheit, eine Reihe von Wünschen vorzutragen, die sich auf die Verbesserung unsrer Handels- und Verkehrsverhältnisse bezogen, und hoffen, daß die nähere Bekanntschaft mit diesen Verhältnissen, die der Besuch dem Herrn Minister und seinen Herren Begleitern, namentlich dem Herrn Unterstaatssekretär Lohmann, verschafft hat, auch für die Folge nicht ohne günstigen Einfluß für uns sein wird. Am Abend des 26. Oktober hatte der Herr Minister die Freundlichkeit, mit seinen Begleitern an einem ihm zu Ehren von der Stadt und von uns veranstalteten Festmahl im Artushof theilzunehmen.

Ein zweites Festmahl veranstalteten wir im Artushof in Gemeinschaft mit der Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn am Abend des 7. Dezember zu Ehren der in der Zeit vom 6 bis 8. Dezember hier tagenden Konferenz des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes. Auch hier gab persönliche Aussprache Anlaß, den Vertretern der Bahnen, namentlich denjenigen der russischen Bahnen, manchen Wunsch vorzutragen, der eine Verbesserung unsrer Verkehrsverhältnisse zum Ziele hat.

Herrn Ober-Präsident Dr. von Goßler, der am 13. August 1900 von schwerer Krankheit genesen, in die Heimath zurückkehrte, haben wir durch eine Adresse begrüßt.

Am 1. Januar 1901 feierte die Reichsbank den Tag ihres fünfundzwanzigjährigen Bestehens. Wir sandten bei dieser Gelegenheit telegraphisch dem hochverdienten Leiter des Instituts, Excellenz Koch, unsre Glückwünsche.

I. Zollwesen.

Die zur Zeit unser inneres politisches Leben beherrschende Frage der Neugestaltung des Zolltarifgesetzes und des Zolltarifs hat auch unsere Thätigkeit in erheblichem Maße in Anspruch genommen

Zolltarif-schema. Zunächst handelte es sich um den vom Reichsschatzamt aufgestellten Entwurf einer neuen Anordnung des Zolltarifs. Wir haben den Entwurf, der für die praktische Benutzung des Zolltarifs von Wichtigkeit ist und auch darüber hinaus insofern Bedeutung hat, als diejenigen Waren, für die ein besonderer Zollsatz angezeigt ist, besonders aufgeführt sein müssen,

einer eingehenden Prüfung unterzogen, und unsre Vorschläge dem Deutschen Handelstag, der als Sammelstelle für alle Wünsche fungirte, die aus den ihm angehörigen Korporationen zu äußern waren, unter dem 30. Juli 1900 eingereicht.

Auf die wichtigeren der von uns geäußerten Wünsche kommen wir später bei Besprechung der einzelnen Geschäftszweige (Abschnitt VII) zurück. Der Handelstag hat die bei ihm eingelangten Arbeiten systematisch zusammengestellt und sie in dieser Form den zuständigen Reichsbehörden vorgelegt.

Zolltarifgesetz.

Ein Erlaß des Herrn Handelsministers vom 27. Juli 1900 forderte die Handelsvertretungen auf, die Bestimmungen des Zolltarifgesetzes vom 15. Juli 1879 auf ihre Aenderungsbedürftigkeit hin zu prüfen, in dem zugleich verschiedene im Folgenden erwähnte Punkte bezeichnet wurden, in denen eine Neugestaltung des Gesetzes in Frage kommen könnte. Wir haben uns in unserem unter dem 9. September 1900 erstatteten Gutachten bezüglich aller dieser Punkte für die Beibehaltung der geltenden Bestimmungen ausgesprochen.

Verzollung nach dem Rohgewicht oder Reingewicht.

In erster Reihe wurde in Frage gestellt, ob die für die Verzollung nach dem Rohgewicht maßgebende Zollgrenze von 6 Mark für 100 kg einer Veränderung in der Richtung einer Erhöhung oder einer Herabsetzung dieser Grenze zu unterziehen sein möchte; im letzteren Falle käme sogar die Verzollung lediglich nach dem Reingewicht in Frage. Wir wiesen zunächst allgemein darauf hin, daß sich der Verkehr an die durch die geltende Bestimmung geschaffenen Verhältnisse gewöhnt hat und jede darin eintretende Veränderung mit Unbequemlichkeiten verknüpft ist, die man dem Verkehr nicht ohne dringende Noth auferlegen sollte. Was die Frage der Verzollung aller Waren nach dem Reingewicht betrifft, so machten wir darauf aufmerksam, daß eine solche Art der Verzollung die vollständige Durchführung des Systems des Abzugs festgestellter Tarasätze von dem Rohgewichte verlangen würde. Schon bei dem jetzigen beschränkten System der Festsetzung der Tarasätze hat aber der Handel häufig Anlaß zu der Klage, daß die Abänderungen der Tarasätze durch den Bundesrath den Veränderungen in dem Verhältnisse zwischen Reingewicht und Rohgewicht, wie sie die in stetigem Flusse befindlichen Verkehrsverhältnisse mit sich bringen, nicht schnell genug folgen. Diese Klagen würden sich bei vollständiger Durchführung der Verzollung nach dem Reingewicht noch wesentlich vermehren. Wir baten deshalb, es auch in diesem Punkte bei dem Bestehenden zu belassen.

Zollbehandlung der Umschließungen.

In zweiter Reihe war zur Frage gestellt, ob die gegenwärtig bei der Nettoverzollung im allgemeinen bestehende Zollfreiheit der Verpackungen und Umschließungen nicht eine Schädigung der mit der Herstellung von Warenumschließungen sich befassenden inländischen Gewerbetreibenden darstelle und deshalb aufzuheben sei. Wir halten die bisherige Praxis — daß diejenigen kleinen Umschließungen, welche, wie Flaschen, Büchsen, Pappe, Papier, Bindfaden u. a. beim Einzelkaufe in die Hand des Käufers überzugehen pflegen, zum Reingewicht gerechnet, die weiteren Umschließungen und Verpackungen bei Nettoverzollung im allgemeinen zollfrei bleiben — für durchaus sachgemäß und sprachen uns deshalb für ihre Beibehaltung aus. Der bei weitem größte Theil dieser weiteren Umschließungen hat nach der Entnahme der Ware nur noch einen sehr geringen Werth, und eine Beeinträchtigung des Zollschutzes der inländischen Gewerbtreibenden, welche sich mit der Anfertigung der fraglichen Umschließungen befassen, kann kaum in Frage kommen.

Nicht tarifirte Waren.

Es war drittens zur Erwägung gegeben, ob nicht die geltende Bestimmung, daß die aus dem Auslande eingehenden Gegenstände zollfrei sind, soweit nicht der Zolltarif einen Eingangszoll festsetzt, durch die Bestimmung zu ersetzen sein möchte, daß die im Tarif nicht besonders genannten Waren durch den Bundesrath denjenigen Tarifstellen zuzuweisen seien, deren Waren sie nach Beschaffenheit oder Verwendungszweck am nächsten stehen. Wir hoben diesem Vorschlage gegenüber hervor, daß nach unserem Dafürhalten so tief in das wirthschaftliche Leben einschneidende Bestimmungen, wie die Tarifirung neuer Waren, nur nach Benehmen mit der Volksvertretung zu Stande kommen dürfen. Rechtfertigen ließe sich die einseitige Festsetzung durch den Bundesrath nur dadurch, daß ein Votum des Reichstages

nicht abgewartet werden könne, weil Gefahr im Verzuge ist. Aber es sind uns keine Fälle bekannt, wo derartiges bisher eingetreten wäre. So plötzlich und in solchen Massen tritt keine neue Ware auf, daß eine solche Ausnahmemaßregel erforderlich erschiene.

Zollkredite.

In letzter Linie war in Frage gestellt, ob die gegenwärtige Gepflogenheit, die fälligen Zölle drei Monate zinslos zu stunden, aufzuheben sei. Wir bemerkten dagegen, daß die Aufhebung der Zollkredite wie eine Erhöhung der Zölle wirken würde, daß wir uns daher für eine solche Maßnahme nicht aussprechen könnten. Denn wenn auch zuzugeben ist, daß durch die hohe Entwicklung der Verkehrs- und Transportmittel die Zuführung und der Umlauf der Waren eine große Beschleunigung erfahren hat — mit dieser Erwägung war die Aufhebung der Zollkredite namentlich begründet worden — so darf doch auf der anderen Seite nicht übersehen werden, daß die Ueberführung einer Ware in den freien Verkehr durchaus noch nicht gleichbedeutend ist mit der Zuführung zum Verbraucher, sondern daß die Ware in der Regel in dem Inlandslager des Importeurs noch längere oder kürzere Zeit verbleibt, ehe ihre Weitergabe in die zweite Hand erfolgt, und daß diese Weitergabe wiederum in den meisten Fällen noch nicht den Uebergang in die Hand des Konsumenten bedeutet.

Maximal- und Minimaltarif.

Nach den Nachrichten, welche über den neuen Zolltarif, der demnächst dem Reichstag vorgelegt werden soll, in die Oeffentlichkeit gedrungen sind, ist es nicht ausgeschlossen, daß der neue Tarif nicht die bisherige Form eines Einheitstarifs erhält, sondern daß er in der Form eines Doppeltarifs (sogenannten Maximal- und Minimaltarifes) aufgestellt wird. Wir halten einen solchen Doppeltarif für durchaus ungeeignet, als Grundlage von Handelsvertragsverhandlungen zu dienen, denn es würden durch ihn den deutschen Unterhändlern von vornherein die Hände gebunden sein, und daneben besteht die Gefahr, daß schon die Sätze des Minimaltarifs so hoch festgesetzt werden, daß ein Zustandekommen brauchbarer Handelsverträge ausgeschlossen ist. Diese Gefahr würde namentlich dann besonders drohend sein, wenn für die Brotgetreidearten Weizen und Roggen Minimalsätze, die höher sind, als die gegenwärtig geltenden Vertragszollsätze, vorgesehen würden, weil damit das Zustandekommen von Handelsverträgen mit den für unseren Verkehr besonders wichtigen Ländern Rußland, Oesterreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten von Amerika von vornherein als aussichtslos erscheinen müßte. Wir haben den dringenden Wunsch, daß an der bisherigen bewährten Handelsvertragspolitik des Deutschen Reiches festgehalten werde. Deshalb baten wir unter dem 17. Dezember 1900 den Herrn Handelsminister, dafür eintreten zu wollen, daß der neue Zolltarif nicht die Form eines Doppeltarifs erhält, sondern wie bisher als Einheitstarif aufgestellt wird.

Rechtzeitige Bekanntgabe des Zolltarifentwurfes.

Bei der hohen Bedeutung, welche der neue Zolltarif sowohl für unsere Verkehrsbeziehungen mit dem Auslande wie für das gesammte wirthschaftliche Leben innerhalb des unsrer Vertretung anvertrauten Interessenkreises hat, ist es für uns von höchstem Werthe, zu einer eingehenden Prüfung des Tarifs und zur Aeußerung unsrer Wünsche ausreichende Zeit zu haben. Wir trugen deshalb unter dem 28. Februar 1901 dem Herrn Handelsminister die Bitte vor, uns den Entwurf des neuen Zolltarifs sobald als irgend möglich zugängig zu machen. Zu dieser Bitte sahen wir uns namentlich auch deshalb veranlaßt, weil es ja leider bisher nichts Seltenes gewesen ist, daß gesetzgeberische Vorlagen, welche für das wirthschaftliche Leben von höchster Wichtigkeit sind, in anderen deutschen Bundesstaaten von den Centralbehörden den Interessenvertretungen sehr frühzeitig kund gegeben worden sind, während das in Preußen entweder garnicht oder doch so spät geschehen ist, daß zu einer eingehenden Begutachtung durch die Interessenvertretungen nicht die erforderliche Zeit zur Verfügung stand.

II. Post- und Telegraphenwesen.

Postkonferenz.

Für den 18. Februar 1901 hatte der Herr Staatssekretär des Reichspostamts eine Reihe von Vertretern der Handels- und Industriekreise zur Besprechung von Fragen des Post- und Telegraphenwesens eingeladen, darunter auch einen Vertreter unsres Kollegiums. Wir hatten als solchen Herrn Otto Münsterberg entsandt. Zur Erörterung kamen u. a. die Frage des Postcheckverkehrs, das vom Internationalen Bureau der Telegraphenverwaltungen in Bern

herausgegebene Wörterverzeichniß zur Abfassung von Telegrammen in verabredeter Sprache, die Verwendung des Klopfer-Apparates im telegraphischen Betriebe, ein gleichmäßiges Briefformat und das versuchsweise eingeführte Telegramm-Auskunftsformular, bei welchem der Name des Aufgabeortes auf der Außenseite sichtbar ist und die Ankunftszeit, sowie im allgemeinen auch die Ausfertigungszeit nicht angegeben wird. Ueber das Ergebniß der Konferenz ist in den Tagesblättern so ausführlich berichtet worden, daß wir uns an dieser Stelle weiterer Mittheilungen enthalten zu können glauben. Nur bezüglich des letztgenannten Punktes, des Telegramm-Ankunftsformulars sei erwähnt, daß die Meinungen über die Zweckmäßigkeit der Angabe des Aufgabeortes auf der Außenseite getheilt waren, und daß deshalb der Herr Staatssekretär die Bereitwilligkeit der Telegraphenverwaltung erklärte, an solchen Plätzen, wo die Angabe des Aufgabeortes auf der Außenseite nicht gewünscht werde, diese Angabe in Fortfall kommen zu lassen. Wir haben dem Herrn Staatssekretär zwecks möglichster Wahrung des Telegraphengeheimnisses eine dahin gehende Bitte unter dem 4. März 1901 vorgetragen und unter dem 20. März 1901 die Zusage erhalten, daß in Danzig auch fernerhin unserem Wunsche gemäß verfahren werden werde.

Wahrung des Telegraphengeheimnisses.

Um die Wahrung des Telegraphengeheimnisses handelte es sich auch bei Klagen, die uns darüber zugingen, daß bei der Aufgabe von Telegrammen die neben dem Schalter Stehenden den Inhalt gut wahrnehmen können. Es liege das daran, daß die aufgegebene Schrift nicht seitwärts oder auf höherer Stelle abgefertigt werde, sondern geradeaus vor dem Schalter und niedriger als dieser. Das Kaiserliche Telegraphenamt, dem wir diese Klagen vortrugen, traf sogleich in dankenswerther Weise entsprechende Maßnahmen. Zunächst wurde angeordnet, daß die inneren Schaltervorlegefenster nur noch soweit von den Annahmebeamten offen gehalten werden, als es der Verkehr mit dem Publikum unbedingt erfordert, und es sind weiterhin Versuche mit Einrichtungen, welche die eingelieferten Telegramme vor dem unbefugten Einblick durch Dritte schützen, angestellt worden. Von dem Ergebniß der Versuche hat uns das Kaiserliche Telegraphenamt Mittheilung zugesagt.

Telegrammbestellung in der Börse.

Die für Börsenbesucher bestimmten Telegramme sind hier von jeher während der Börsenstunden im Artushof oder auf dem Langenmarkte, wo über Mittag die Holz- und Frachtenbörse ihren Stand hat, bestellt worden. Im Juni v. J. wurde indessen vom Kaiserlichen Telegraphenamt verfügt, daß diese Art der Telegrammbestellung hinfort nur noch stattfinden dürfe, wenn von dem Empfänger, der sie wünscht, eine Jahresgebühr von 30 Mark entrichtet werde. Da mit der Abgabe an der Börse keinerlei Mehrarbeit für die Telegraphenverwaltung verbunden ist, sondern im Gegentheil eine bedeutende Erleichterung der Boten, insofern diese eine größere Anzahl von Telegrammen an Einer Stelle abgeben können, so baten wir, es bei der bisherigen Uebung zu belassen. Von der Kaiserlichen Ober-Postdirektion wurde verfügt, daß das Verfahren der Telegrammbestellung an der Börse zunächst bis Ende 1900 beibehalten werden solle; seit dem 1. Januar 1901 ist aber die frühere Uebung in Fortfall gekommen.

Fernsprechautomaten.

Dem Wunsche der an dem Verkehr auf Bahnhof Legethor Betheiligten gemäß baten wir die Kaiserliche Ober-Postdirektion um die Aufstellung eines Fernsprechautomaten auf der Güterabfertigungsstelle des Bahnhofs. Die Kaiserliche Ober-Postdirektion war auch geneigt, unserem Wunsche stattzugeben, doch zerschlugen sich die Verhandlungen zwischen ihr und der Königlichen Eisenbahnverwaltung daran, daß jene es ablehnte, die von dieser geforderte Jahresgebühr von drei Mark für die Benutzung des Bahnhofsraumes zu entrichten. Wir haben darauf das Anerbieten gemacht, die fragliche Summe aus unsrer Korporationskasse zu zahlen. Das Anerbieten wurde angenommen und der Automat am 21. September 1900 dem Verkehr übergeben.

Des Weiteren haben wir angeregt, auch auf den Güterabfertigungsstellen Neufahrwasser Zollinland und Freibezirk Fernsprechautomaten aufzustellen, indem wir uns bereit erklärten, auch für diese die von der Königlichen Eisenbahnverwaltung geforderte Jahresmiethe von je 3 Mark auf die Korporationskasse zu übernehmen. Von der Kaiserlichen Ober-Postdirektion wurde zunächst die Frage gestellt, ob für jeden der beiden Automaten mit Bestimmtheit

auf eine Jahreseinnahme von mindestens 100 Mark gerechnet werden könne. Diese Frage mußten wir verneinen und führten dabei aus: Am ehesten dürfte sie bei dem Automaten im Freibezirk zu erwarten sein, und wir gaben deshalb anheim, sich vorerst mit der Aufstellung dieses Automaten zu begnügen. Sollte aber von jeder Aufstellung deswegen abgesehen werden, weil möglicherweise die bezeichnete Mindesteinnahme nicht erzielt werden wird, so würden wir das sehr bedauern. Jede neue Einrichtung bedarf einer gewissen Zeit, ehe sie sich einlebt, und es ist eine alte Erfahrung, daß die Möglichkeit der Befriedigung eines Bedürfnisses das Bedürfniß verstärkt. Mag sich also auch anfangs eine kleinere Einnahme ergeben, so dürfte der Automat doch nach unsrer Ueberzeugung, wenn er nur erst eine gewisse Zeit bestanden hat, allmählich steigende Erträge bringen.

Briefbestellung.

Aus den Kreisen unsrer Kaufmannschaft gingen uns nach dem am 1. April 1900 erfolgten Aufhören der hiesigen Privatpost Klagen über eine Verzögerung in der Briefbestellung zu, die wohl damit zusammenhingen, daß die gesammte für recht groß berufene Arbeit der Privatpost auf die Kaiserliche Post übergegangen war. Man hätte wohl zu dem Auskunftsmittel der Selbstabholung greifen können, aber diese darf als eine Vergeudung von Kräften angesehen werden, zumal sich die Bestellung durch Kaiserliche Beamte einer großen Beliebtheit erfreut. Auf unsre Vorstellung bei dem Kaiserlichen Postamt wurde uns erwidert, daß das Bestellpersonal von 50 auf 64 Köpfe verstärkt worden und daß infolge der Neueintheilung der Bestellreviere, die mit der Uebernahme der Privatpost unvermeidlich gewesen sei, die Briefträger erst einiger Zeit bedürften, um mit ihren Revieren vertraut zu werden. Ein Theil der Klagen sei auch wohl darauf zurückzuführen, daß die aus früherer Zeit überkommene, aber jedenfalls einen Mißstand bildende Bevorzugung einzelner Empfänger hinsichtlich der Reihenfolge der Bestellung aufgehoben sei. Wir können feststellen, daß sehr bald nach diesem Schriftwechsel die gewohnte Promptheit in der Briefbestellung sich wieder eingefunden hat.

Nachsendung von unzureichend frankirten Postkarten 2c.

Seit Einführung der ermäßigten Ortstaxe für Postkarten, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere ist die Zahl der mit Porto belasteten Sendungen erheblich gestiegen, weil die Postkarten u. s. w., die früher ohne Nachtaxe nachgesandt wurden, nunmehr, wenn sie aus dem Ortsverkehr in den Fernverkehr übergehen, mit Nachtaxe belegt werden müssen. Wie uns das Kaiserliche Postamt mittheilte, ist es in Frage gekommen, derartige Postsachen von der Nachsendung in den Fernverkehr auszuschließen, zumal diese Sendungen für den Empfänger selten von solcher Bedeutung seien, das auf ihre Nachsendung Werth gelegt werde, wie das auch die große Zahl — bis 85 Procent — der von den Empfängern zurückgewiesenen derartigen Sendungen beweise. Dem Absender aber würde es erwünscht sein, nicht mehr Nachtaxbeträge für die beim Empfänger nicht angebrachten Sendungen zahlen zu müssen. Wir haben uns in Anerkennung der vorgetragenen Gründe für den Wegfall der Nachsendung ausgesprochen.

III. Eisenbahnverkehr.

Art. 19 des russ. Handelsvertrags.

Nach Art. 19 des Schlußprotokolls zu dem deutsch-russischen Handelsvertrag sind die Getreidefrachtsätze von russischen Stationen nach Danzig, Königsberg und Memel in derselben Weise zu bilden, wie die Tarife nach Libau und Riga. Diese Bestimmung ist seit dem Bestehen des Handelsvertrages wiederholt Gegenstand des Angriffs von agrarischer Seite gewesen. Man bemängelte vor allem, daß auf Grund dieser Bestimmung russisches Getreide auf deutschen Strecken billiger gefahren werde als deutsches, wobei man freilich übersah, daß die Tarife nach Danzig, Königsberg und Memel sowohl von deutschen wie von russischen Stationen Staffeltarife sind und daß der längeren Strecken wegen, auf denen das russische Getreide bewegt werden muß, die letzten, auf die deutsche Strecke entfallenden Glieder der Staffel naturgemäß niedrigere Einheitssätze haben müssen, als die letzten Staffelsätze der kurzen deutschen Strecken. Auch wurde trotz amtlicher Widerlegung immer wieder die irrthümliche Behauptung wiederholt, den deutschen Bahnen fielen aus den russischen Transporten nur die auf die deutsche Strecke entfallenden Staffelsätze zu, während thatsächlich das Gesammt-

Frachtaufkommen der ganzen benutzten russischen und deutschen Strecken an die einzelnen Bahnen entsprechend ihren kilometrischen Leistungen vertheilt wird, so daß also die deutschen Endbahnen auch an den hohen Sätzen, mit denen die russische Staffel beginnt, theilnehmen. Wohl in der Hoffnung, den agrarischen Klagen den Boden zu entziehen, wurde am 13. Dezember 1897 für inländisches Getreide nach den genannten deutschen Häfen der Ausnahmetarif C 1 eingeführt, ein Staffeltarif, dessen tonnenkilometrische Sätze von 2,6 Pf. auf 2,2 Pf. fallen. Damit sind dem deutschen Getreide annähernd dieselben Durchschnittsfrachtsätze zugebilligt, welche für das russische Getreide auf den deutschen Strecken erhoben werden.*) Nichtsdestoweniger sind die Angriffe auf die Bestimmung im Schlußprotokoll zu Art. 19 des russischen Handelsvertrags fortgesetzt worden. Man verlangt jetzt, daß die russischen Frachtsätze auf den deutschen Strecken nur Anwendung finden dürfen, sofern das russische Getreide seewärts nach außerdeutschen Ländern wieder ausgeführt wird. Der Herr Abgeordnete Graf von Klinckowstroem hat im Reichstag einen dahin gehenden Antrag eingebracht, der am 10. Januar 1901 erörtert und der Budgetkommission überwiesen wurde. Der Antrag übersieht, daß der Art. 19 mit der geforderten Einschränkung für uns werthlos werden würde, denn es würde uns damit die Konkurrenz mit den russischen Ostseehäfen, für welche die Tarife natürlich ohne diese einschränkende Bestimmung gelten, unmöglich gemacht werden. Den russischen Häfen kann natürlich die Verschiffung nach deutschen Häfen nicht verwehrt werden; sie dürfen ungehindert nach Stettin und Hamburg für den wichtigen Verbrauchsplatz Berlin verladen. Den deutschen Häfen soll das verboten sein. Es ist schwer zu verstehen, welchen Nutzen die deutsche Landwirthschaft von einer solchen Unterbindung unseres Verkehrs haben kann. Die agrarischen Führer behaupten einen Nothstand ihres Gewerbes, aber sie werden nicht annehmen, daß ihnen durch einen Nothstand der Handelsplätze geholfen werden kann! Gerade die Ermöglichung der Konkurrenz mit den russischen Häfen ist ja der Sinn der fraglichen Zusatzbestimmung zu Art. 19, die wir deshalb bei Abschluß des Handelsvertrags als ein werthvolles Zugeständniß Rußlands betrachtet haben, für deren Erlangung wir den deutschen Unterhändlern zu besonderem Dank verpflichtet sind. Wir haben dem Reichstag in einer Eingabe vom 31. Januar 1901 die ernsten Bedenken vorgetragen, die gegen die Annahme des Antrags Graf Klinckowstroem sprechen und darin namentlich auch gezeigt, daß wie der Handel so auch die deutsche Landwirthschaft schweren Schaden von der Annahme des Antrags haben würde; einmal deswegen, weil sie selbst an dem billigen Bezuge russischer Futtermittel, die jetzt den Hauptbestandtheil unserer russischen Getreidezufuhr bilden, ein lebhaftes Interesse hat, und ferner, weil eine starke Zufuhr russischen Getreides erst unserem Platze die nöthige Spannkraft giebt, um auch dem inländischen Getreide einen leistungsfähigen Markt darzubieten. „Ein lebhafter Durchgangshandel mit ausländischem Getreide fördert den Absatz des inländischen Getreides, reißt es mit sich“, sagt die ostpreußische Landwirthschaftskammer in ihrem den Gegenstand betreffenden Bericht an den Reichstag vom 3. Februar 1901. Sie legt dabei freilich den Nachdruck auf das Wort „Durchgang“, aber sie übersieht dabei, daß ein reiner Durchgangshandel für die preußischen Ostseehäfen gegenüber der Konkurrenz der russischen Häfen, wie oben schon ausgeführt, unmöglich ist. Thatsächlich ist unser russischer Getreidehandel bezüglich der Brotgetreidearten Weizen und Roggen — das haben wir in der oben erwähnten Eingabe an den Reichstag ziffernmäßig nachgewiesen — lediglich Durchfuhrhandel, allerdings gegebenenfalls nach vorgängiger Vertauschung des zugeführten russischen mit inländischem Getreide, wie sie ja seit Aufhebung des Identitätszwanges zulässig ist. Gerade diese Vertauschung dient ja aber der besseren Verwerthung des inländischen Getreides,

*) Nach dem soeben erschienenen Tarifsbornik 6799, der die vom 1. August 1901 ab giltigen russischen Tarife für Getreide, Kleie und Oelsaaten enthält, werden die Frachten von Rußland fast durchweg erhöht. Die Erhöhungen halten sich für nahe gelegene Gebiete in mäßigen Grenzen, sind aber für weitere Entfernungen sehr bedeutend. So betragen sie z. B. für 3200 Werst (Entfernung von Tscheljabinsk nach Danzig) für 100 kg bei Getreide und Kleie 10,06 Kopeken, bei Oelsaaten 14,64 Kopeken. Es spricht sich in dieser Tarifgestaltung das Bestreben der russischen Regierung aus, das sibirische Getreide von dem europäischen Markte möglichst fern zu halten. Man will es durch hohe Tarifsätze nach dem Westen zwingen, seinen Weg nach Osten — dem Amurgebiet u. s. w. — zu nehmen.

insofern dieses bei unseren ausländischen, namentlich englischen, Abnehmern gesuchter ist als im Inlande. Dieser Absatz nach dem Auslande ist aber selbstverständlich nur möglich, wenn für das ausgeführte inländische Getreide durch die Ueberführung von russischem Getreide in den freien Verkehr Ersatz geschaffen wird.

Dem Antrag Graf Klinckowstroem wurde in der Verhandlung der Budgetkommission vom 15. März 1901 vom Antragsteller als Ergänzung ein zweiter Antrag beigegeben, durch den allgemein der Grundsatz zur Geltung gebracht werden soll, daß bei Abschluß von Handelsverträgen oder bei Anschluß- und Tarifverträgen der Bundesstaaten Bestimmungen über Eisenbahntarife, bei denen ausländische Produkte auf deutschen Bahnen günstiger gestellt sind als inländische, nur dann aufgenommen oder zugelassen werden, wenn solche ausschließlich für den Durchgangsverkehr bestimmt sind. Ausnahmen sollen nur zulässig sein bei Erzeugnissen des Bergbaues, ferner bei solchen Bodenprodukten, welche in Deutschland nicht erzeugt werden, endlich bei solchen Halbfabrikaten, welche in industriellen Betrieben erforderlich sind. Dieser Antrag berührt im Gegensatz zu dem ursprünglichen Antrag Graf Klinckowstroem nicht bloß die Interessen der Hafenplätze Ost- und Westpreußens, sondern er ist für die gesammten wirthschaftlichen Beziehungen Deutschlands zu seinen Nachbarstaaten von der einschneidendsten Bedeutung. Vor allem trägt er die Gefahr in sich, daß das Ausland Repressalien ergreift und denselben Grundsatz auf deutsche Waren anwendet, die nach dem Auslande ausgeführt werden. Wir hoffen, daß der Reichstag sich weder für diesen noch für den ursprünglichen Graf Klinckowstroem'schen Antrag aussprechen, und daß, falls es doch der Fall sein sollte, ein solcher, unsre Lebensinteressen durchschneidender Beschluß nicht die Zustimmung der Reichsregierung finden wird.

Otschereb. Für die Bahnverladungen von Getreide besteht in Rußland die Bestimmung, daß die Sendungen, welche nicht sofort zur Verladung kommen können, auf Otschereb (Reihenfolge) genommen werden und dann zuweilen Monate lang liegen bleiben, bis die Reihenfolge an sie kommt. Häufig muß dann der hiesige Käufer, wenn auch die Preise für die Verladung des Getreides rentiren, von dem Bezuge absehen, weil er befürchten muß, daß die Ware erst hierher gelangt, wenn die günstige Konjunktur wieder vorüber ist. Das schädigt nicht nur den Danziger Handel, sondern auch den russischen Gutsbesitzer, dessen Absatzgebiet beschränkt bleibt und der daher gezwungen ist, diejenigen Preise zu nehmen, die ihm von einem kleinen Interessentenkreis diktirt werden. Wir haben bei Gelegenheit der Konferenz des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes, welche hier vom 6. bis 8. Dezember 1900 stattfand, diesen Mißstand bei den Vertretern der russischen Bahnen zur Sprache gebracht und den Wunsch ausgesprochen, es möchte doch wenigstens eine gewisse Maximalfrist für die Verladung festgestellt werden. Die russischen Vertreter erkannten die Uebelstände, die mit dem Otschereb verknüpft sind, an, wiesen aber darauf hin, daß die Einrichtung wegen der geringen Wagenzahl, über welche die russischen Bahnen verfügen, unentbehrlich sei und daß daher bis auf weiteres ihre Aufhebung nicht in Aussicht gestellt werden könne.

Instradirungs-Vorschriften. Bei der in Vorbereitung befindlichen Neuerstellung des Deutsch-Russischen Gütertarifs wurde die Frage aufgeworfen, ob es im Interesse des Publikums erforderlich sei, die Instradirungsvorschriften, wie das bisher geschehen sei, auch fernerhin durch den Tarif zu veröffentlichen. Wir haben uns in unserem Bericht an die Königliche Eisenbahn-Direktion dringend für die Beibehaltung der bisherigen Vorschrift ausgesprochen. Die Auffassungen der verschiedenen russischen Grenzzollämter über die Zolltarifirung und Zollbehandlung verschiedener Waren ist eine so verschiedene, daß es vortheilhaft ist, gewisse Waren nur über bestimmte Grenzzollämter einzuführen, wobei man über die Einzelheiten der Verzollung dem Grenzspediteur noch Instruktionen ertheilen kann. Ferner ist es für gewisse, namentlich minderwerthige Waren, vortheilhaft, solche Grenzübergänge zu wählen, bei denen keine Umladung stattfinden muß, wie sie an einigen Uebergängen wegen der Verschiedenheit der Bahnspurweiten erforderlich ist. Die Instradirung in die Tarife selbst aufzunehmen und es nicht dem Versender zu überlassen, sich in jedem Falle bei der Bahnverwaltung über sie Auskunft zu holen, empfiehlt

sich auch deshalb, weil dadurch der Bahnverwaltung sowohl wie dem Versender Umständlichkeiten erspart werden. Zudem ist die bahnseitig gegebene Auskunft unverbindlich, während die Aufnahme der Instradirung in den Tarif dem Versender die Möglichkeit gewährt, sich selbst von der Richtigkeit der gewählten Route zu überzeugen.

Russische Zuckertarife.

Wie in unserem vorjährigen Bericht dargelegt, ist unserem Antrag, für russischen Zucker zur Ausfuhr auf der deutschen Strecke den Spezialtarif II zur Anwendung zu bringen, Folge gegeben worden. Der Antrag war veranlaßt durch die Frachtvertheuerungen, welche der russische Zuckertarif vom 20. Oktober 1898 für die Häfen Danzig und Königsberg gegenüber den russischen Ostseehäfen im Gefolge hatte. Diese deutscherseits vorgenommene Detarifirung rief bei den russischen Verwaltungen die Befürchtung hervor, es möchte ein großer Theil des Zuckerverkehrs nach Finnland den russischen Ostseehäfen verloren gehen und sich über die genannten deutschen Häfen bewegen. Das veranlaßte die russischen Verwaltungen, in einer am 28. Mai 1900 in Petersburg abgehaltenen Konferenz, der am 25. Juni eine zweite Konferenz in Antwerpen folgte, auf denen beiden wir auf besondere Einladung durch einen Delegirten (Herrn Wieler) vertreten waren, eine Quotisirung des Zuckerverkehrs nach Finnland zu beantragen, und zwar sollte Libau 70 %, Königsberg 20 % und Danzig 10 % der Gesammtausfuhr russischen Zuckers nach Finnland übernehmen. Die Tarife sollten als combinirte Eisenbahn- und Seetarife erstellt werden. Der Antrag wurde angenommen, doch ist seine Ausführung an anderen Umständen gescheitert.

Für Odessa war in dem Tarif vom 20. Oktober 1898 eine höhere Frachtformel eingeführt worden, als für die Ostseehäfen. Um aber auch diesen südrussischen Hafen an dem Zuckerexport theilnehmen zu lassen, wurde vom 14. September 1900 an die für die russischen Ostseehäfen und die westliche Landesgrenze geltende Frachtformel auch den Häfen Odessa und Noworossiisk für diejenigen Sendungen zugestanden, deren Weiterbeförderung im südlich-überseeischen Verkehr nach dem fernen Osten erfolgt.

Fracht für landwirthschaftliche Maschinen.

Für die Beförderung landwirthschaftlicher Maschinen von Hamburg nach Mlawa trans besteht der Ausnahmetarif 5 A, dem eine von 4,5 bis 2,72 Pfennig für das Tonnenkilometer fallende Staffel zu Grunde liegt. Dagegen ist die Fracht von Danzig-Neufahrwasser nach Mlawa trans. nach dem Spezial-Tarif I zu entrichten. Die Folge dieser differentiellen Behandlung ist, daß wir mit Hamburg in der Versorgung Rußlands mit dem in Rede stehenden Artikel nicht konkurriren können. Wir haben deshalb den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 10. April 1901 gebeten, den Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 5 A auch auf den Verkehr von Danzig-Neufahrwasser nach Mlawa trans. auszudehnen.

Getreidetarif 10 a.

Der in unserem vorigen Bericht erwähnte Ausnahmetarif 10 a vom 10. März 1900 ist durch einen neuen, vom 21. März 1901 ab giltigen Tarif ersetzt worden, der zwar die Wünsche der in der Umgegend Danzigs befindlichen Mühlen, wie wir sie in unserm vorjährigen Bericht näher dargelegt haben, nicht voll erfüllt, ihnen aber doch so weit entgegenkommt, daß für die Weiterbeförderung des Getreides von Danzig bis zu den Mühlenstationen nicht die normale Getreide-Fracht zur Erhebung kommt, sondern daß für diese Beförderung nicht unerheblich ermäßigte Anstoßfrachten eingeführt worden sind.

Spiritustarife.

Von der Centrale für Spiritus-Verwerthung ist unter dem 9. August 1900 an die hiesige Königliche Eisenbahn-Direktion der Antrag gestellt worden, „daß von einer Reihe nordöstlich gelegener preußischer Stationen für die Verfrachtung von Sprit und Spiritus zur Ausfuhr nach Hamburg, Bremen, Stettin und Neufahrwasser der Spezialtarif III in Anwendung gebracht, und daß für die Verfrachtung nach Hamburg die Verpflichtung zur sofortigen Ausfuhr über See aufgehoben würde." Nach unserem Dafürhalten würden Nutzen aus der Genehmigung dieses Antrages nur die beiden großen Hamburger Spritfabriken ziehen. Daß die Frachtherabsetzung gleichzeitig für Bremen, Stettin und Neufahrwasser beantragt wird, halten wir für ein Ornament, wie denn ja auch nur für Hamburg die Aufhebung der per mare-Klausel beantragt wird. Unser Hafen insbesondere würde durch die Genehmigung

des Antrages eine schwere Verkehrseinbuße erleiden, denn er würde alle Sendungen, welche ihm seiner geographischen Lage nach auch von den westlich Danzigs gelegenen Stationen zum Seeexport zufallen müssen, zu Gunsten des direkten Landweges nach Hamburg verlieren. Wir haben uns deshalb, unter dem 5 Oktober 1900 von der Königlichen Eisenbahn-Direktion zur Aeußerung über den Antrag der Centrale für Spiritusverwerthung aufgefordert, in unserem Bericht vom 5. November 1900 auf das Entschiedenste gegen den Antrag erklärt.

Holztarife. Von der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung werden durch die Königliche Eisenbahn-Direktion Mainz Ermittelungen darüber angestellt, „ob der Ueberschuß an der Erzeugung von Hölzern des Spezialtarifs II in den Provinzen Ostpreußen Westpreußen und Pommern durch Gewährung von Tarifermäßigungen nicht in Westdeutschland aufnahmefähig zu machen sein würde", sowie darüber, „welche Preise für Holz, insbesondere Schnittwaren aus Nadelhölzern, bezahlt werden." Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zum Bericht über diese Fragen aufgefordert, äußerten wir uns unter dem 11. April 1901 wie folgt:

Es werden für kiefernes Schnittholz ungefähr folgende Preise gezahlt:

1.	für starke Bauhölzer, allseitig gesägt, Spundpfähle zu Wasserbauten, 9 m und mehr lang	Mk. 50—56
2.	„ schwächeres Bauholz für Hausbauzwecke	„ 40—50
3.	„ Dielen, sogenannte Konsumbretter, unbesäumt (im Block)	„ 40—55
4.	„ einstielige kleine Bauhölzer und ordinäre, meist besäumte Konsumbretter	„ 30—40

für das Festmeter frei Schiff oder Waggon Danzig.

Nach den hier gemachten Beobachtungen kann von einem „Ueberschusse an der Erzeugung inländischer Hölzer" überhaupt kaum die Rede sein. Vielmehr haben in den letzten Jahren, in denen der Absatz allerdings lebhaft war, alle besseren Hölzer schlank Absatz gefunden. Der Absatz muß sogar ein sehr guter gewesen sein, da es den in Danzig eingerichteten Schneidemühlen jetzt nur noch selten möglich ist, inländische, in den Provinzen Westpreußen, Ostpreußen und Pommern erzeugte Hölzer anzukaufen. Der lokale Bedarf überbietet fast andauernd die Preise, die hierorts angelegt werden können. Als besonders charakteristisches Beispiel führen wir an, daß schon seit einigen Jahren die kiefernen Rundhölzer des Johannisburger Reviers, die in früheren Jahren hier eine bedeutende Rolle für gewisse feinere Exportartikel spielten, nicht mehr hergelangen. Die feinsten russischen Rundhölzer sind trotz ihres wesentlich gestiegenen Preises billiger. Von einem „Ueberschusse" kann anscheinend nur in den zu 4 bezeichneten ganz billigen Hölzern die Rede sein, seitdem die ganze Konjunktur rückläufig geworden ist. Von diesen billigsten Hölzern gelangen zum Beispiel aus Maldeuten erhebliche Mengen in Danzig für Hausbauzwecke zum Verkauf. Daß aber für solche Hölzer ein Bedürfniß zur erneuten Herabsetzung der Frachttarife nach dem Westen vorliegt, vermögen wir nicht anzuerkennen.

Ueberhaupt müssen wir uns, als Vertreter einer Seehandel treibenden Bevölkerung, dagegen verwahren, daß eine Herabsetzung von Eisenbahntarifen für Erzeugnisse der einheimischen Waldwirthschaft allein erfolgt. Es ist notorisch — die Reichsstatistik giebt darüber ausreichend Auskunft —, daß die heimische Waldwirthschaft bei Weitem nicht ausreicht, den deutschen Bedarf zu decken und daß z. B. im Jahre 1899 deshalb 48 Mill. dz ausländischer Hölzer im Werthe von 290 Mill. Mark haben eingeführt werden müssen. Der Zollschutz kommt heute dem inländischen Holze bereits in vollem Maße zu gute. Würde daher eine Herabsetzung der Eisenbahntarife stattfinden, so würde ihre nächste Folge sein, daß wenig deutsches, wohl aber viel russisches Holz, das auf deutschen Mühlen geschnitten ist, besonders in der Gegend westlich von Thorn, im Schulitzer und Bromberger Bezirke, westwärts gehen könnte.

Es würde eine solche Ermäßigung auch ein geradezu beklagenswerthes Ergebniß haben, daß nämlich noch mehr, als es schon jetzt der Fall ist, der Eisenbahnweg zu Ungunsten des Seeverkehrs bevorzugt wird. Wir haben im Jahre 1899, als an uns seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten die Frage gerichtet war, wie wir uns zu dem von der Handelskammer Bromberg vorgeschlagenen neuen Staffeltarife stellen, ausführlich dargelegt, daß diese Staffel für unseren Seehandel die Folge haben müsse, ihn schwer zu schädigen, ja zum Theil zu vernichten.

Wir wiesen damals nach, daß Seefrachten, die sich zusammensetzten aus dem Frachtsatze von Thorn weichselabwärts nach Danzig, Umladung in Danzig, der Seefracht von Danzig nach einem Seehafen Westdeutschlands oder Hollands und der Leichterfracht rheinaufwärts nicht mehr konkurrenzfähig bleiben würden gegenüber einem so ermäßigten Eisenbahntarife.

Damals kannten wir wenigstens das Maaß der Herabsetzung. Gegenüber der vollständig unbestimmten Antrage der Königlichen Eisenbahn-Direktion Mainz müssen wir unsere Bedenken in verstärktem Maße wiederholen. Es ist sehr leicht, unserem so sehr schwer arbeitenden Seehandel an noch einer Stelle eine schwere Wunde beizubringen; eine Heilung ist später nicht mehr möglich, das hat uns langjährige Erfahrung gelehrt.

Wird die Kanalvorlage angenommen, so wird unser Holzhandel schon von Thorn aus eine Ablenkung erfahren. Hiergegen haben wir uns nicht gewehrt, weil wir uns sagten, daß unsere lokalen Interessen bei einem Unternehmen, welches für ganz Deutschland von so gewaltiger wirthschaftlicher Bedeutung ist, zurückstehen müssen. Soll dann aber, ohne eine uns bekannt gewordene Begründung — denn Ueberschüsse an deutschem Holz giebt es nicht und wird es nicht geben, so wie die Dinge liegen — auch noch der Handel auf dem Eisenbahnwege abgelenkt werden, so müssen wir dagegen entschiedensten Widerspruch einlegen.

Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel. Unter dem 6. Februar 1901 ist auf den preußischen Staatseisenbahnen ein Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel eingeführt worden, dessen gegen den Normaltarif sehr erheblich ermäßigte Frachtsätze an die Bedingung geknüpft sind, daß die Futter- und Streumittel im eigenen landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers Verwendung finden. Nur den landwirthschaftlichen Vereinigungen und Genossenschaften wird im Wege des Reklamationsverfahrens die gleiche Tarifvergünstigung zu Theil. Durch diesen Tarif wird der Handel in den bezeichneten Artikeln auf das Schwerste geschädigt. Wir haben uns deshalb unter dem 28. Februar 1901 an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Bitte gewendet, es möchte der Tarif gleichmäßig auf alle Interessenten angewendet werden. — Inzwischen ist die Angelegenheit Gegenstand lebhafter Erörterung in der Oeffentlichkeit geworden. Von der einen Seite ist die Gesetzlichkeit der tarifarischen Bevorzugung einer einzelnen Erwerbsklasse — der landwirthschaftlichen — in Zweifel gezogen worden; von der anderen diese Bevorzugung damit begründet, daß anders keine Gewähr dafür bestünde, den Frachtnachlaß der landwirthschaftlichen Bevölkerung zukommen und nicht etwa in den Taschen der Händler verschwinden zu lassen. — Wir sind der Meinung, daß der Wettbewerb der Händler es auf die natürlichste Weise verhindern wird, daß einzelne die Frachtermäßigung für sich behalten und den Verbrauchern vorenthalten werden. Im Gegentheil wird der Nachlaß um so gewisser den Verbrauchern zukommen, je größer der Kreis ist, dem die Möglichkeit der Herbeischaffung der Ware möglich wird.

Fracht für Pflastersteine. Von der Königlichen Eisenbahn-Direktion Frankfurt a. M. ist die Einführung eines Ausnahmetarifs für Pflastersteine von Herdorf nach Bremen beantragt worden. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat vor der Entscheidung über diesen Antrag die Anstellung weiterer Erhebungen auch bezüglich der anderen vorhandenen wichtigeren Absatzplätze für deutsche und ausländische Steine angeordnet. Für unseren Platz handelt es sich namentlich um den Bezug und Absatz schwedischer Steine, die in unserem Import eine beträchtliche Rolle spielen. Wir äußerten uns, zur Sache befragt, unter dem 3. September 1900 dahin, daß eine Ermäßigung der Bahnfracht für schlesische Steine zweifellos eine Verschiebung der Absatzverhältnisse zur Folge haben werde. Denn bei einem Material, wie es Pflastersteine sind, spielt der Preis eine bedeutende Rolle; schwedische Steine werden daher trotz ihrer größeren Dauerhaftigkeit bei uns und in unserem Hinterlande im wesentlichen nur so lange Absatz finden, wie schlesische Steine sich theurer stellen. Bei einer Ermäßigung der Fracht für schlesische Steine würden diese den schwedischen in den Weichselstädten mit Erfolg Konkurrenz machen, und das würde unserm Einfuhrhandel, wie namentlich auch der ohnehin schwer um ihre Existenz ringenden Weichselschiffahrt einen wichtigen Massenartikel theilweise oder ganz entziehen.

Beförderung von Gütern mit Kesselwagen. In der außerordentlichen Sitzung der ständigen Tarif-Kommission der deutschen Eisenbahnen vom 19. April 1900 ist von dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten beantragt worden, in der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs eine neue Rubrik für diejenigen Güter zu schaffen, welche zur Beförderung mit Kesselwagen zugelassen werden. Aus unserem unter dem 3. September 1900 zu der Angelegenheit erstatteten Gutachten heben wir unsere auf die Beförderung von Kohlensäure in Kesselwagen bezüglichen Aeußerungen hervor. Wir wiesen darauf hin, daß das Gewicht der zur Beförderung dieses Artikels dienenden Wagen ein ganz ungewöhnlich großes ist: es wird uns von betheiligter Seite auf 40 000 kg angegeben. Mit einem solchen Wagen kann Kohlensäure im Gewicht von 10 000 kg befördert werden. Verwendung finden diese Wagen nur zur Versendung von natürlicher Kohlensäure, wie sie an einigen Stellen West- und Süddeutschlands in großen Mengen dem Erdboden entströmt. Darin, daß die Eisenbahn beladene Wagen mit so hoher Tara zu dem gewöhnlichen Frachtsatze befördert, erblicken die Hersteller künstlicher Kohlensäure eine Bevorzugung der Fabriken natürlicher Kohlensäure, und ihre Vorstellungen haben, soweit uns bekannt, bereits dazu geführt, daß für einen mit 10 000 kg Kohlensäure beladenen Wagen neuerdings ein Gewicht von 20 000 kg für die Frachtberechnung angesetzt wird. Aber auch das scheint den Fabriken künstlicher Kohlensäure noch kein genügender Ausgleich, um mit ihren so schweren Flaschen wettbewerbsfähig zu sein; sie fordern, daß für den gefüllten Wagen die Fracht für ein Gewicht von 30 000 kg berechnet wird. Namentlich mit Rücksicht darauf, daß die

Eisenbahn die hohe Tara von 40 000 kg unentgeltlich zurückbefördern muß, scheint uns diese Forderung nicht unbillig. Wir haben daher den Wunsch der Fabriken künstlicher Kohlensäure befürwortet, und uns dazu namentlich auch um deswillen für verpflichtet gehalten, weil die Fabrikation künstlicher Kohlensäure einen immerhin nicht unwichtigen Industriezweig unseres Platzes darstellt.

Stückgutabfertigungsstelle auf Bahnhof Olivaer Thor.

Wegen der Einrichtung einer Stückgutabfertigungsstelle auf Bahnhof Olivaer Thor haben wir unter dem 29. November 1900 an die Königliche Eisenbahn-Direktion die nachstehende Eingabe gerichtet:

Für die industriellen und kommerziellen Anlagen auf dem linken Weichselufer von der Schichauschen Werft abwärts bis zum Weichselbahnhof hin stellt es eine große Unbequemlichkeit dar, daß sie für den Stückgutverkehr auf den sehr weit entfernten Bahnhof Lege Thor angewiesen sind. Aeußerem Vernehmen nach ist dieser Umstand der Aufmerksamkeit der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung nicht entgangen und sie beabsichtigt, in Neuschottland eine Stückgutabfertigungsstelle einzurichten in der Annahme, daß sie damit den geäußerten Wünschen auf eine bequemere Gelegenheit zur Aus- und Abfuhr der Stückgüter Rechnung trage.

Eine solche Maßnahme mag für die Anwohner des Schellmühlerweges, vielleicht auch für Neuschottland und den südlichsten Theil von Langfuhr ganz zweckmäßig sein, und da ihre Durchführung ohne nennenswerthe Schwierigkeit möglich ist, so ist sie als eine wenn auch kleine Verbesserung unserer Verkehrsverhältnisse zu begrüßen.

Dagegen müssen wir mit allem Nachdruck darauf hinweisen, daß der bei Weitem größte Theil der oben bezeichneten Anlagen von einer Stückgutabfertigungsstelle in Neuschottland keinen oder nur einen äußerst geringen Nutzen haben würde und daß vor allem ihren Wünschen auf eine ihnen bequem zugängliche Abfertigungsstelle mit der Einrichtung einer solchen in Neuschottland in keiner Weise Rechnung getragen würde. Die meisten der fraglichen Anlagen haben täglich ihre Fuhrwerke zur An- und Abfuhr von Gütern nach Danzig zu schicken und sie empfinden es als eine große Unbequemlichkeit, daß sie Bahnstückgüter von dem Bahnhof Lege Thor abholen oder dahin bringen und dabei die Stadt in ihrer ganzen Ausdehnung durchfahren müssen, während der Bahnhof Olivaer Thor, der auf ihrem Wege zur Stadt liegt und den sie bei jeder Fahrt mit einem kleinen Umweg erreichen könnten, für den Stückgutverkehr verschlossen ist. Das einstimmige Votum der von uns befragten, in Betracht kommenden Etablissements geht deshalb dahin, daß eine wirksame Abhülfe ihrer Beschwerden nur durch Einrichtung des Stückgutverkehrs auf dem Bahnhof Olivaer Thor zu erreichen ist.

Ein solcher Verkehr hat auf dem Olivaer Thor-Bahnhof früher bestanden. Er ist dem Vernehmen nach aufgegeben worden, weil sich aus dem Nebeneinanderbestehen zweier Stückgutbahnhöfe in Danzig Schwierigkeiten, namentlich Verwechselungen zwischen den Bahnhöfen bei abzuholenden Gütern ergaben.

Um solchen Schwierigkeiten und Verwechselungen vorzubeugen, ist u. E. nur erforderlich, daß jedem Empfänger freigestellt wird, ein für alle Mal zu beantragen, daß für ihn ankommende Güter in jedem Fall dem einen oder dem anderen Bahnhof, unter Zuschlag etwaiger Mehrfracht, die sich aus der Weitersendung von einem Bahnhof zum andern ergiebt, zugeführt werden.

Frei muß es auch jedem Versender stehen, auf welchem Bahnhofe er seine Güter aufgeben will; eine Bestimmung etwa dahin gehend, daß Güter, die nach Pommern und Neufahrwasser bestimmt sind, nur auf Bahnhof Olivaer Thor, Güter, die für die Richtung nach Dirschau bestimmt sind, nur auf Bahnhof Lege Thor aufgegeben werden dürfen, würde für die Versender so große Unbequemlichkeiten mit sich bringen, daß davon unbedingt Abstand zu nehmen ist. Daß aber aus der Freiheit der Wahl, auf welchem Bahnhof die Güter aufzuliefern sind, eine Ueberlastung des Bahnhofs Olivaer Thor entstehen könnte, ist unseres Erachtens in keiner Weise zu befürchten. Die Danziger Geschäfte, welche am Stückgüterverkehr betheiligt sind, sind in der überwiegenden Mehrzahl auf der Niederstadt, der Speicherinsel und der Rechtstadt angesessen und für alle diese Stadttheile liegt der Lege Thor-Bahnhof so bequem, daß er immer die Hauptstelle des Stückgutverkehrs bleiben wird. Für den Bahnhof Olivaer Thor wird nur der Stückgutverkehr der Eingangs erwähnten Etablissements und daneben vielleicht ein kleiner Theil des Verkehrs der Altstadt in Frage kommen.

Wir bitten ergebenst, die Frage der Einrichtung eines Stückgutverkehrs auf Bahnhof Olivaer Thor prüfen und uns mit einem, wie wir hoffen, zusagenden Bescheide versehen zu wollen.

Wir sind noch ohne Bescheid.

Beleuchtung des Weichselbahnhofes.

Die Beleuchtung des Weichselbahnhofs entsprach dem starken Verkehr, der jetzt dort herrscht, nicht mehr. Der Mangel an Licht erschwerte die Ausführung der erforderlichen Arbeiten und machte den Verkehr der auf dem Bahnhof beschäftigten Angestellten und Arbeiter während der Dunkelheit geradezu lebensgefährlich. Wir wurden deshalb unter dem 10 Januar 1901 wegen einer Verbesserung der Beleuchtung bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion vorstellig.

Unserer Bitte ist stattgegeben worden: seit dem März d. J. ist der Weichselbahnhof durch 10 Spiritusglühlampen beleuchtet.

Zufuhrstraße auf dem Weichselbahnhof.

Als ein weiterer Uebelstand am Weichselbahnhof wird es empfunden, daß auf seiner ganzen Länge kein Zufuhrweg für Wagen von der Broski'schen Straße nach dem Kai vorhanden ist. Es muß jetzt alles, was den Schiffen durch Fuhrwerk an Ladung, sowie an Proviant und Ausrüstungsgegenständen zugeführt werden soll, vom unteren Ende des Bahnhofs am Kai entlang zugetragen werden, was äußerst mühsam, zeitraubend und kostspielig ist. Schweres Bedenken muß es auch erregen, daß es z. B. kaum möglich ist, bei etwa ausbrechendem Schadenfeuer mit fahrbaren Löschgeräthen an die Schuppen heranzukommen, und die Herstellung zum mindesten einer Feuerstraße von dem Broski'schen Weg nach dem Kai darf auch unter diesem Gesichtspunkt als ein dringendes Bedürfniß bezeichnet werden. Wir haben im Sinne dieser Ausführungen unter dem 14. Februar 1901 an die Königliche Eisenbahn-Direktion berichtet und als die zweckmäßigste Stelle für eine solche Straße den Raum zwischen den Schuppen III und IV bezeichnet.

Ein Bescheid steht noch aus.

Wegeüberführung auf Bahnhof Olivaer Thor.

Vom Olivaer Thor bis zum Schellmühler Weg, d. i. auf eine etwa 2 km lange Strecke, fehlt es an einem Bahnübergang. In den industriellen Anlagen und auf den Schiffen, welche oberhalb Legan bis zur Schichau'schen Werft liegen, sind zahlreiche Arbeiter beschäftigt, die in der Häuserkolonie an der Bergstraße wohnen. Diese sind, abgesehen von dem unverhältnißmäßig großen Umweg, den sie morgens und abends zur Arbeitsstätte und von dieser zurück machen müssen, des Mittags gehindert, die Mahlzeit zu Hause einzunehmen, was sowohl in sozialer wie in wirthschaftlicher Hinsicht sehr unerwünscht ist. Wir haben deshalb die Königliche Eisenbahn-Direktion unter dem 18. April 1901 gebeten, für die Herstellung einer Wegeüberführung auf dem untern Ende des Bahnhofs Olivaer Thor Sorge zu tragen.

Bahn nach dem Holm.

Ueber das Projekt einer Bahnverbindung nach dem Holm ist in Abschnitt V im Zusammenhang mit den Hafenbauprojekten berichtet.

Personenzugsangelegenheiten.

Die vielfachen Bemühungen um Einrichtung einer Schnellzugsverbindung zwischen Danzig—Königsberg einerseits und Breslau andrerseits, die auch wir wiederholt unterstützt haben, sind endlich von Erfolg gewesen: vom 1. Mai 1901 an ist die gewünschte Schnellzugsverbindung ins Leben getreten.

Im Abgeordnetenhause ist angeregt worden, den jetzt um 7.20 Vormittags von Danzig nach Berlin über Stettin fahrenden Schnellzug derart zu verlegen, daß er etwa um 3 Uhr von Danzig abfährt und gegen Mitternacht in Berlin eintrifft. Bei einer derartigen Lage des Zuges würde in Stettin der Anschluß an den Schnellzug durch Mecklenburg nach Hamburg und Kiel verloren gehen und außerdem die Möglichkeit entfallen, in den Nachmittagsstunden Geschäfte in Berlin abzuwickeln um anderen Morgens wieder hier zu sein. Wir haben uns deshalb, von der Königlichen Eisenbahn-Direktion zur Aeußerung aufgefordet, gegen die angeregte Zugverlegung ausgesprochen.

Für die Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes am 22. Juni 1900 haben wir durch unseren Vertreter den Antrag auf Einstellung von vierachsigen, Schlafplätze darbietenden Durchgangswagen in die zwischen Danzig und Berlin verkehrenden Nachtzüge eingebracht. Von der Königlichen Eisenbahnverwaltung wurde die Erklärung abgegeben, daß in die fraglichen Züge neue, zum Schlafen geeignete Wagen eingestellt worden seien, womit unser Vertreter den eingebrachten Antrag für erledigt erklärte.

Die im Sommer zwischen Danzig und Zoppot verkehrenden Züge sind häufig, namentlich in der II. Wagenklasse, überfüllt. Es ist keine Seltenheit, daß außer den acht Personen, welche Sitzplätze innehaben, noch die gleiche oder eine größere Anzahl zwischen den Sitzbänken und in den Gängen steht. Auf unsre Bitte an die Königliche Eisenbahn-Direktion, mehr Wagen II. Klasse in die Züge einzustellen oder im Sommer in den Hauptverkehrsstunden (Morgens und am Nachmittag) mehr Züge verkehren zu lassen, wurde uns unter dem 31. Mai 1900 die Antwort, daß nach den vorgenommenen Personenzählungen in den von Zoppot kommenden Frühzügen von je 5 Plätzen im Durchschnitt nur 2 besetzt waren, so daß jeder Reisende durchschnittlich $2^1/_2$ Platz zur Verfügung hatte. Für die Nachmittagszüge sei

angeordnet, daß in Bedarfsfällen Sonderzüge einzulegen seien, damit die beregten Uebelstände beseitigt werden. Was die Frühzüge betrifft, so meinen wir freilich, daß eine Zählung im Mai, der im vorigen Jahre noch dazu ungewöhnlich kalt war, für die Beurtheilung des Verkehrs in den Sommermonaten, auf welche sich die Klagen vorzugsweise beziehen, keinen Anhalt bietet. Für diese Monate ist die Ueberfüllung der Wagen ein notorischer, weiten Bevölkerungskreisen höchst lästiger Mißstand.

Von den zwischen Danzig und Zoppot verkehrenden Fernzügen halten die meisten in Langfuhr und Oliva nicht an. Bezüglich der Schnellzüge 19 und 20 mag das als berechtigt gelten; daß es aber auch bei den meisten Personenzügen nicht möglich ist, von so großen und verkehrsreichen Stationen, wie Langfuhr und Oliva, nach einer Station hinter Zoppot zu gelangen oder in umgekehrter Richtung zu fahren, ohne daß man in Zoppot unter Benutzung eines Lokalzuges umsteigen muß, scheint uns ein der Abhilfe bedürftiger Mißstand. Wir haben in diesem Sinne unter dem 4. Oktober 1900 an die Königliche Eisenbahnverwaltung berichtet.

IV. Speicherbahn.

Rechnung. Der Verkehr war recht lebhaft; es wurden 14935 Wagen überführt gegen 11306 im Jahre 1899. Ueber die Rechnung geben wir die folgende gedrängte Uebersicht:

Einnahme.

1.	Antheil an den Ueberführungsgebühren für 14935 überführte Wagen	37 337,50 Mk.
2.	Zinsen-Einnahme vom Erneuerungsfonds	3 060,— „
3.	Unvorhergesehene Einnahmen	315,75 „
	Summe	40 713,25 Mk.

Ausgabe.

1. Allgemeine Verwaltungskosten:		
a) Inserate, Drucksachen und dergl.	201,— Mk.	
b) Miethe und Heizung für die Expeditionslokale	811,— „	
c) Wohnungssteuer	—,— „	
d) Insgemein	—,— „	
		1 012,— Mk.
2. Ausgaben für die Bahn:		
a) Laufende Unterhaltung	2 069,98 Mk.	
b) Straßenbeleuchtung	245,85 „	
		2 315,83 „
3. Ausgaben für die Reparatur-Werkstatt:		
a) Pacht und laufende Unterhaltung	66,— Mk.	
b) Gebäudesteuer	17,48 „	
		83,48 „
4. Löhne		3 961,47 „
5. Versicherungsbeiträge:		
a) Unfall-Versicherung des auf der Bahn beschäftigten Personals	212,35 Mk.	
b) Alters- und Invaliditäts-Versicherung	28,11 „	
		240,46 „
6. Ausgaben für das Straßenpflaster:		
a) Laufende Unterhaltung	4 264,65 Mk.	
b) Beitrag an die Straßeneisenbahn	10,— „	
		4 274,65 „
7. Verzinsung der Aufwendungen aus Korporationsmitteln für 1900		1 156,60 „
8. Beitrag zu den Kosten der Speicherbewachung		1 632,09 „
Summe		14 676,58 Mk.

Die Einnahme von	40 713,25 Mk.
abzüglich der Ausgabe von	14 676,58 „
ergiebt einen Ueberschuß von	26 036,67 Mk.

der an die Korporationskasse abgezahlt worden ist.

Der Vorschuß der Korporationskasse an das Unternehmen betrug Ende 1899	38 417,43 Mk.
hiervon ab die vorerwähnte Abzahlung	26 036,67 „
ergiebt den Betrag von	12 380,76 Mk.

welchen das Unternehmen am 1. Januar 1901 der Korporationskasse schuldete. Dagegen gehörten ihm außer dem Bahnkörper:

1. der von der Korporationskasse verwaltete Erneuerungsfonds mit	90 000,— Mk.
2. die auf dem Grund und Boden der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung erbaute Reparatur-Werkstatt im Versicherungswerthe von	2 000,— „
3. Inventarien und Materialien im Versicherungswerthe von	6 365,71 „
	98 365,71 Mk.

Pflasterarbeiten.

Die von der Stadt vorgenommene Neupflasterung der Hopfengasse von der München- bis zur Stützengasse in Reihensteinen veranlaßte uns, auch das von der Speicherbahn zu unterhaltende Pflaster einer Umlegung zu unterziehen. Von der Stadt war auch eine Neupflasterung der Judengasse in Aussicht genommen, an der wir uns bezüglich des von uns zu unterhaltenden Pflasters neben und zwischen dem Gleise ebenfalls hätten betheiligen müssen. Bei dem großen Kostenaufwand, den uns aber die Pflasterarbeiten in der Hopfengasse bereits verursachten, baten wir den Magistrat, die Pflasterung der Judengasse bis in das Jahr 1901 zu verschieben. Dieser Bitte wurde stattgegeben. Die Pflasterarbeiten in der Judengasse sind im April 1901 vorgenommen worden.

Der Besitzer des Hofplatzes Hopfengasse 1 führte Klage darüber, daß ihm bei starken Zufuhren auf der Speicherbahn, wie sie namentlich der September 1900 brachte, der Fuhrverkehr nach seinem Grundstück sehr erschwert sei. Wir nahmen, um Abhülfe zu schaffen, den Bau einer neuen Zufuhrstraße an der Neuen Mottlau entlang unter Herstellung eines festen Bohlwerkes in Aussicht. Es ergab sich aber als Kostenanschlag ein so hoher Betrag (20000 Mk.), daß wir von der Ausführung des Projekts Abstand nehmen mußten. Wir glaubten das um so eher thun zu sollen, als Zufuhren von dem Umfange, wie sie im September 1900 zu verzeichnen waren, zu den seltensten Ausnahmen gehören, und bei normalem Verkehr eine nennenswerthe Erschwerung in der Benutzung des fraglichen Grundstücks aus dem Betrieb der Speicherbahn nicht erwächst, während doch andrerseits die Speicherbahn auch für das Grundstück nicht ohne Nutzen ist.

Von einem Ankauf des Hofplatzes, der uns von dem Besitzer angeboten wurde, mußten wir absehen, da wir zu einer angemessenen Verwendung außer Stande sein würden.

Höhe der Ueberführungsgebühr.

Die von uns wiederholt angeregte Herabsetzung der Ueberführungsgebühr vom Bahnhof Legethor nach der Speicherbahn von 5 auf 4 Mark, sowie der Rangirgebühr von 2 Mark auf 50 Pfennig ist vom 1. Februar 1901 an in Kraft getreten, nachdem wir uns unter dem 22. August 1900 bereit erklärt hatten, unsern Antheil an der Ueberführungsgebühr von 2,50 Mk. auf 2 Mk. zu ermäßigen. Am 1. März 1901 ist dann auch ein neuer Gebührentarif für die Ueberführungen zwischen den übrigen Danziger Bahnhöfen in Kraft getreten, der unter dem Gesichtspunkt einer möglichsten Gleichmäßigkeit dieser Gebühren unter einander und mit denjenigen Gebühren, welche in Königsberg erhoben werden, aufgestellt ist.

V. Hafen.

Ausbau der Schuitenlake.

Das Lefenausche Projekt, umfassend den Ausbau der Schuitenlake mit einer hauptsächlich für den Holzverkehr bestimmten bassinartigen Erweiterung am südlichen Ende und einem Schiffswendeplatz in der todten Weichsel, sowie den Abstich des Polnischen Hakens (Ein-

mündung der Mottlau in die todte Weichsel) und den Ausbau der todten Weichsel von der Schuitenlake aufwärts bis etwa zum Ganskrug, über das wir in unserem vorjährigen Bericht ausführliche Mittheilungen gemacht haben, wurde am 8. Juni 1900 in einer von dem Herrn Regierungs-Präsidenten einberufenen Versammlung von Vertretern aller betheiligten Behörden vorgetragen und fand in seinen Grundzügen allseitige Billigung. Wir gaben dabei die Erklärung ab, daß wir die von der Kaiserlichen Werft beanspruchten Gordungswände und Dalben am oberen Holmufer für den Handelsverkehr nicht weiter in Anspruch nehmen würden, sobald das Projekt zur Ausführung gekommen und insbesondere die darin vorgesehene bassinartige Erweiterung auf der Südostseite der Schuitenlake, einschließlich der erforderlichen Gordungswände und Dalben hergestellt sein werde. Die Kosten der Ausführung des Projekts waren ausschließlich des Grunderwerbs von Herrn Lesenau auf 3 600 000 Mark veranschlagt, für deren Aufbringung der Staat, das Reich, die Stadt Danzig und die Aktiengesellschaft Holm in Frage kamen. Bezüglich der Frage, wer Bauherr sein solle, war man einstimmig der Meinung, daß als solcher nur der Staat in Frage kommen könne. In einer Denkschrift vom 22. September 1900, die der Magistrat einem von ihm ausgehenden Antrag an die Königliche Staatsregierung auf Ausführung des Schuitenlakenprojektes als Anlage beifügte, haben wir nochmals alle die Momente vorgetragen, welche die Herstellung des neuen Hafentheiles erfordern. Der Antrag des Magistrats hatte den Erfolg, daß hier am 22. Oktober 1900 unter dem Vorsitz des Herrn Ober-Präsidenten eine von Vertretern der betheiligten Central-, Provinzial- und Lokalbehörden beschickte Konferenz stattfand, in welcher sowohl das Projekt der Verbreiterung der Schuitenlake als die nach dem Holm herzustellende Eisenbahnverbindung erörtert wurde. Gegen das Schuitenlakenprojekt wurde von keiner Seite Einspruch erhoben. Nur wurde von den Vertretern der Ministerien die Forderung, der Staat solle Bauherr der Hafenerweiterung sein, rundweg abgelehnt und erklärt, daß nach den bestehenden allgemeinen Grundsätzen der Staat nur für den Hafentheil oberhalb der Schuitenlake Bauherr sein könne; für die Schuitenlake selbst könne als solcher nur die Stadt in Frage kommen, und auch die Unterhaltung der ausgebauten Schuitenlake müsse die Stadt übernehmen. Dieser Forderung mußte man sich städtischerseits fügen, und man konnte das um so leichter, als von Seiten der Ministerialkommissare der Stadt als Entgelt für die Kosten der Unterhaltung außer dem ihr jetzt bereits zufließenden Elftel des fiskalischen Hafengeldes ein zweites Elftel zugebilligt wurde. Für die Eisenbahnverbindung nach dem Holm war an Stelle des früher in Aussicht genommenen Ausbaues der Schlachthofbahn von der Königlichen Eisenbahnverwaltung ein neues Projekt aufgestellt worden, nach welchem die Bahnverbindung von Ohra ausgehen und den auf Strohdeich anzulegenden Bahnhof unter Umgehung der Stadt in weitem Bogen erreichen soll. Für die Verbindung mit dem Bahnhof Heubude war dann an Stelle der ursprünglich geplanten Fähre eine feste Brücke an der westlichen Spitze der Heubuder Kämpe vorgesehen. An dem östlichen Ufer der Schuitenlake sollen drei Gleise für den Umschlagsverkehr verlegt werden. Der Uebergang nach dem Holm soll mittels Trajektschiffes erfolgen. Bis hierher wurde das Projekt von allen Seiten gebilligt. Schwierigkeiten ergaben sich aber bezüglich der Frage, ob auf dem Holm ein dem öffentlichen Verkehr dienender Bahnhof angelegt werden solle oder nicht. Der Vertreter des Herrn Finanzministers vertrat die Anschauung, daß es den Interessenten überlassen bleiben müsse, den Anschluß an einen der beiden anderen Bahnhöfe (Strohdeich oder Heubude) auf eigene Kosten zu gewinnen, während die Vertreter der Holmgesellschaft die Leistung eines Beitrages zu den Kosten des Projekts von der Errichtung eines Bahnhofes auf dem Holm abhängig machten. Schließlich ist ein Ausweg dahin gefunden worden, daß die Stadtgemeinde gegen die Zusicherung der Errichtung eines Bahnhofes auf dem Holm die Verpflichtung übernommen hat, auf die Dauer von 5 Jahren vom Tage der Betriebseröffnung der öffentlichen Güterabfertigungsstelle auf dem Holm an daselbst einen Güterumschlag von mindestens 60 000 Tonnen in der Art zu gewährleisten, daß für jede an dieser Zahl fehlende Tonne am Ende des Rechnungsjahres 56 Pfg., d. h. 5,60 Mk. für den Wagen von 10 000 kg, an die Staatseisenbahnverwaltung gezahlt werden. Für die Hälfte der von der Stadt gewährleisteten Verkehrsmenge, also für 30 000

Tonnen, haben die Nordischen Elektricitäts- und Stahlwerke der Stadt gegenüber die Gewähr übernommen, und wir haben für den Fall, daß der Stadtgemeinde trotz der Verpflichtung der Nordischen Elektricitäts- und Stahlwerke die Verpflichtung zu irgend welchen Zahlungen gegenüber der Königlichen Eisenbahnverwaltung erwachsen sollte, uns namens der Korporation verpflichtet, diese Zahlungen bis zum Gesammtbetrage von 50 000 Mark für die Stadtgemeinde an die Königliche Eisenbahnverwaltung mit der Maßgabe zu leisten, daß die in die Grenzen der Gewährleistung der Nordischen Elektricitäts- und Stahlwerke fallenden Beträge, soweit durch Verfolgung des Regreßanspruchs der Stadtgemeinde gegen die letztere Deckung zu erlangen ist, lediglich als Vorschüsse geleistet werden. Als Deckung für die übernommene Gewähr haben wir zunächst die Summe von 20 000 Mark zurückgestellt, welche uns im Jahre 1897 von dem Danziger Sparkassen-Aktien-Verein für die Beschaffung von Entwürfen für eine Verbesserung der Danziger Hafenanlagen überwiesen worden waren. Es wurde uns das dadurch ermöglicht, daß der Verein auf unsere Bitte uns die Genehmigung ertheilte, den Betrag, nachdem jene erste Zweckbestimmung hinfällig geworden war, auch für die Verbesserung unserer Hafenverhältnisse verwenden zu dürfen. Soweit jene 20 000 Mark für die übernommene Gewähr nicht ausreichen sollten, werden wir auf andre Korporationsmittel zurückgreifen müssen.

Was insbesondere die Verbindungsbahn nach dem Holm betrifft, so lag das Projekt hierfür zum Zwecke der landespolizeilichen Prüfung im November 1900 aus. Wir sahen uns genöthigt, gegen die Ausführung der über die todte Weichsel an der Heubuder Kämpe vorgesehenen Brücke in der projektirten Form Widerspruch zu erheben. Es sollte nämlich nach dem Projekte die Weichsel durch einen Damm überschritten werden, in dessen Mitte sich eine Drehbrücke mit zwei Oeffnungen von je 12 m lichter Weite befindet und deren Unterkante 3,5 m über Hochwasser liegt. Wir hielten Oeffnungen von 15 m schon mit Rücksicht darauf für erforderlich, daß die nutzbare Breite der Schleusenkammern bei Einlage und Plehnendorf 12,5 m beträgt und Brückendurchfahrten den Fahrzeugen jedenfalls einen größeren Spielraum gewähren müssen, als Schleusen, welche zugleich als Leitwerke dienen. Außerdem erklärten wir es für wünschenswerth, daß neben der Drehbrücke für den Holzverkehr noch zwei feste Durchfahrtsöffnungen von je 15 m Breite vorgesehen würden, sowie daß die Unterkante der Brücken 5,55 m über Mittelwasser (d. i. die Höhe der Fußgängerrollbrücke über die Plehnendorfer Schleuse) betragen soll. Allen unsren Wünschen wurde in einer am 22. November 1900 abgehaltenen Konferenz von den Vertretern der Königlichen Eisenbahnverwaltung in bereitwilligster Weise Berücksichtigung zugesagt.

Bezüglich der Aufbringung der Kosten für das Schuitenlakenprojekt wie für die Eisenbahnanlage wurde von der Stadt die unentgeltliche Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens zugesagt. Die Eisenbahnanlage führt im übrigen die Königliche Eisenbahnverwaltung aus und den Ausbau der todten Weichsel von der Schuitenlake aufwärts bis etwa zum Ganskruge die Königliche Hafenbauverwaltung. Der Ausbau der Schuitenlake und des Bassins an deren südlichem Ende nebst Schiffswendeplatz in der todten Weichsel sowie der Abstich am Polnischen Haken (Einmündung der Mottlau in die todte Weichsel) und der Ausbau der todten Weichsel bis zum Ganskrug sind auf 4 155 200 Mark veranschlagt. Davon sollten das Reich, der Staat und die Stadt je ein Drittel übernehmen. Zu dem von der Stadt zu übernehmenden Drittel verpflichtete sich die Aktiengesellschaft Holm, einen Beitrag von 200 000 Mark zu leisten; außerdem verpflichtete sie sich zur unentgeltlichen Hergabe des in ihrem Besitz befindlichen Grund und Bodens, soweit er für die Ausführung der Projekte gebraucht wird. Der Werth dieses Grund und Bodens ist auf 520 000 Mark veranschlagt.

Mit diesen Abmachungen waren alle Betheiligten einverstanden, bis auf das Reich, welches erklärte, daß es an dem Ausbau der Schuitenlake keinerlei Interesse habe, und daß es deshalb irgend welche Verpflichtung, dazu einen Beitrag zu leisten, nicht anerkennen könne.

Unser Standpunkt in dieser Frage mußte nach den Vorgängen ein andrer sein. Wie wir in unserem vorigen Bericht ausgeführt haben, war der Ausgangspunkt des Lefenau'schen Projekts die Absicht der Kaiserlichen Marineverwaltung, auf dem von ihr erworbenen, der

Kaiserlichen Werft gegenüber liegenden Gelände des Holm, eine Reihe von Schiffsliegebassins herzustellen und zu diesem Zwecke die dort befindlichen Gordungswände und Dalben zu beseitigen und damit den ganzen sich dort abwickelnden, äußerst lebhaften Handelsschiffsverkehr von jener Stelle zu verweisen, ein Projekt, wogegen wir pflichtmäßig Einspruch erheben mußten. Zwar veranstaltete die Kaiserliche Marine Ermittelungen nach dem Rechtsgrund, aus welchem dort Schiffe zu löschen und zu laden befugt seien, — Ermittelungen, welche die Entwickelungsgeschichte der Danziger Verkehrsverhältnisse auf viele Jahrhunderte zu verfolgen hätten, ohne daß ein Nutzen für irgend eine Partei zu erhoffen gewesen wäre, — doch scheint sie die Frage unter diesem Gesichtspunkt nicht weiter verfolgt zu haben, sondern sie arbeitete ein neues Projekt aus, nach welchem an Stelle einer Reihe von Einzelbassins ein einziges großes Bassin mit einer Einfahrt gegenüber der Kaiserlichen Werft angelegt werden sollte. Wir mußten — unter dem 23. August 1900 — auch gegen dieses Projekt Einspruch erheben, so lange nicht durch den Ausbau der Schuitenlake nach dem Lesenau'schen Projekt für die Schiffsliegeplätze am oberen Holm und die an ihm entlang führende Wasserstraße ausreichender Ersatz vorhanden ist, denn das Hauptbedenken, welches wir gegen die Anlage mehrerer kleiner Bassins zu erheben hatten, wurde nicht dadurch beseitigt, daß man nun an die Herstellung Eines großen Bassins ging: auch in diesem Falle wird auf einen äußerst regen Verkehr zwischen den beiden auf den gegenüberliegenden Ufern der Weichsel befindlichen Theilen der Werftanlage gerechnet werden müssen, durch den der übrige Schiffsverkehr, und insbesondere der Lösch- und Ladeverkehr an den Gordungswänden am oberen Holm stark beeinträchtigt wird, und ebenso wird das Aus- und Einfahren der Kriegsschiffe in das Bassin und aus ihm sehr häufig zu einer völligen Sperre des übrigen Schiffsverkehrs führen. So wären zwar nach dem neuen Projekt die Gordungswände, die das frühere Projekt beseitigen wollte, bestehen geblieben, thatsächlich würde aber ihre Benutzung unmöglich gemacht oder doch aufs Aeußerste erschwert werden und das Ergebniß also annähernd dasselbe sein, als wenn man sie, wie im früheren Projekte, ganz beseitigte. Des Weiteren kam auch noch in Betracht, daß der auf dem Holm an der Weichsel entlang führende öffentliche Weg als Zufuhrstraße zu den am oberen Holm löschenden und ladenden Schiffen nach unseren örtlichen Verhältnissen nicht entbehrlich ist.

Unserem Einspruch wurde von dem Herrn Regierungs-Präsidenten unter dem 26. September 1900 stattgegeben, und auch der Herr Ober-Präsident wies die gegen den Entscheid des Herrn Regierungs-Präsidenten von der Kaiserlichen Werft eingereichte Beschwerde unter dem 25. November 1900 ab.

Angesichts dieser Vorgänge durfte man sich der Hoffnung hingeben, daß die Kaiserliche Marineverwaltung ihren ablehnenden Standpunkt in der Frage einer Beitragsleistung zu den Kosten des Hafenprojekts aufgeben werde, und demgemäß legte der Magistrat das Projekt am 29. November 1900 der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlußfassung und Bewilligung des auf die Stadt entfallenden Kostenantheils von rund 1 900 000 Mk. vor. Das Ergebniß der Berathung war die einstimmige Annahme der Vorlage. Die Versammlung hat damit ein schönes Zeugniß abgelegt für den weiten Blick und das tiefe Verständniß, welches sie in Fragen, die unsere Verkehrsinteressen betreffen, besitzt. Dem Magistrat aber, und insbesondere seinem Leiter, Herrn Oberbürgermeister Delbrück, und dem Kämmerer, Herrn Stadtrath Ehlers, welche mit zäher Energie und unermüdlicher Arbeitsfreudigkeit der Sache ihre ganze Kraft gewidmet haben, auch an dieser Stelle als berufene Vertreter der Interessen des Handels, der Industrie und der Schifffahrt Danzigs unsern Dank auszusprechen, ist uns eine gern erfüllte Pflicht.

Die dem Staat für die beiden Projekte zugedachten Leistungen fanden Aufnahme in den Staatshaushaltsetat und sind vom Landtage widerspruchslos genehmigt worden. Von Seite des Reichs aber verharrte man wider Erwarten auf dem in der Verhandlung vom 22. Oktober 1900 eingenommenen ablehnenden Standpunkte. Es kam daher in Frage, wie der Ausfall von beiläufig 1 385 100 Mk. zu decken sein möchte, um das Projekt zu retten. Die Rettung ist durch das Entgegenkommen der Königlich Preußischen Staatsverwaltung und

der Aktiengesellschaft Holm gelungen. Die Kaiserliche Marineverwaltung erklärte nämlich, wenn die Schuitenlake dort ausgebaut werde, so würden ja die Liegeplätze am Holm entbehrlich, also möge sie ihr der preußische Staat gegen eine zu vereinbarende Entschädigung überlassen. Die Entschädigung umfaßt eine bare Abfindung von 100 000 Mark und zwei Geländestücke, deren Werth auf 400 000 Mark zu schätzen ist: das neben dem städtischen Kielmeisterland am Mottlauufer gelegene zu den ehemaligen Bastionen Mottlau und Luchs gehörige Gelände und das zwischen dem Hafenkanal und der Eisenbahn gelegene Gelände der ehemaligen Schanze V. Mit der Ueberweisung der Liegeplätze erklärten wir uns in einer mit Ministerialkommissaren hier am 19. Februar 1901 abgehaltenen Konferenz einverstanden, und zwar soll die untere Hälfte der Plätze der Marine überwiesen werden, sobald der Ausbau der Schuitenlake gesichert, die obere Hälfte, nachdem die ausgebaute Schuitenlake dem Verkehr übergeben ist. Die Leistungen der Kaiserlichen Marine im Gesammtwerthe von 500 000 Mark hat der Preußische Staat der Stadt überwiesen: ein weiterer Theil des oben als fehlend bezeichneten Betrages von 1 385 100 Mark wurde dadurch gedeckt, daß die Ausführung des Ausbaues der Schuitenlake der Aktiengesellschaft Holm mit einem Abgebot von 844 900 Mark übertragen wurde und daß der Preußische Staat auf seine Ersparniß aus diesem Abgebot zu Gunsten der Stadt verzichtete; zusammen mit der Ersparniß, welche der Stadt aus dem auf sie entfallenden Kostenantheil erwuchs, ergiebt sich für die Stadtgemeinde ein Gewinn von 563 267 Mark. Die Preußische Staatsregierung hat sich ferner in Anerkennung der Thatsache, daß die todte Weichsel ein fiskalischer Hafen ist und bleibt, bereit erklärt, von den auf 270 300 Mark veranschlagten Kosten des Ausbaus der todten Weichsel, dessen Ausführung der Staat als Bauherr übernimmt, nicht nur das eine Drittel mit 90 100 Mark aufzubringen, das in dem Staatsbeitrage von 1 385 100 Mark enthalten ist, sondern auch das zweite Drittel von 90 100 Mark zu übernehmen, das in dem ausgefallenen Reichsbeitrage von 1 385 100 Mark enthalten war. Nach Abzug dieser drei Beträge von 500 000, 563 267 und 90 100 Mark von diesem ausgefallenen Reichsbeitrage blieben also 231 733 Mark ungedeckt. Davon hat die Aktiengesellschaft Holm noch einen baren Beitrag von 220 000 Mark übernommen. Den Rest von 11 733 Mark hofft die Stadt aus dem am 29. November 1900 bewilligten Betrage von 1 900 000 Mark decken zu können.

Auch die Vorlage, welche diese neuen Abmachungen betraf, wurde von der Stadtverordnetenversammlung in der Sitzung vom 21. März 1901 widerspruchslos genehmigt. So wäre denn die Angelegenheit nun durch alle Schwierigkeiten hindurch zu einem glücklichen Ende geführt gewesen, wenn nicht die Kaiserliche Marineverwaltung, als es sich um die Ratifizirung des Abkommens vom 19. Februar 1901 handelte, erklärt hätte, sie könne das Abkommen nur vollziehen, wenn die Schuitenlake eine solche Linienführung erhalte und solche Geländetransaktionen vorgenommen würden, daß alles in der Nähe der Schuitenlake gelegene Gelände der Kaiserlichen Werft unmittelbar an die ausgebaute Schuitenlake zu liegen komme. Diese Forderung mußte nach der protokollarischen Erklärung in der Verhandlung vom 22. Oktober 1900, die Kaiserliche Marineverwaltung habe keinerlei Interesse an dem Ausbau der Schuitenlake und müsse deshalb die Leistung jedes Kostenbeitrages verweigern und nachdem infolgedessen die gesammten Kosten nur durch die, wie oben dargelegt, von andrer Seite bethätigte Opferwilligkeit aufzubringen gewesen waren, sehr überraschen. Sie machte wiederum neue, hoffentlich endlich abschließende Unterhandlungen nöthig, die zur Zeit noch schweben, von denen aber gehofft werden darf, daß sie zu einem günstigen Ergebniß führen.

Hafengeld. So hocherfreulich die also nunmehr gesichert erscheinende wesentliche Verbesserung unserer Hafenverhältnisse ist, wie sie der Ausbau der Schuitenlake und die Herstellung einer Eisenbahnverbindung bis auf den Holm darstellt, so hat man es leider im Ministerium der öffentlichen Arbeiten für angezeigt erachtet, uns einen wesentlichen Theil von dem, was uns die eine Hand gegeben, mit der anderen wieder zu entziehen: man hat gleichzeitig eine „Reform" unseres Hafengeldertarifs in die Wege geleitet, die zunächst darin besteht, daß man das Hafengeld für Dampfer um 20 Prozent erhöht hat, und des weiteren darin, daß man von den bisher im fiskalischen Hafen abgabenfreien Binnenschiffen ein Hafengeld einführt und von dem unterhalb

der Plehnendorfer Schleuse liegenden Holz ein Holzlagergeld erhebt. Begründet wurde die Einführung dieser neuen Abgaben — von deren Höhe weiter unten zu sprechen sein wird — und die Erhöhung der bestehenden Abgabe damit, daß die Einnahmen des Danziger Hafens zur Deckung der Ausgaben nicht reichten. Es ist uns nicht bekannt geworden, in welcher Weise die Berechnung der Ausgaben vorgenommen worden ist, insbesondere ob nicht dem Danziger Hafen Ausgaben zur Last geschrieben worden sind, die ihn entweder garnicht oder doch nur zum Theil (z. B. Leuchtfeuer u. dergl.) treffen. Wie dem aber auch sein möge, jedenfalls scheint uns das ganze Prinzip, in einem großen Staatsgebiet jeden Hafen seine Ausgaben allein tragen zu lassen, nicht angemessen. Denn es würde zur Folge haben, daß in einem verkehrsreichen Hafen, wo sich die Abgaben auf eine große Anzahl von Schiffen vertheilen, die das einzelne Schiff treffende Abgabe niedriger ist, als in einem schwach frequentirten Hafen, wo die Last der Abgaben von einer geringen Anzahl von Schiffen zu tragen ist, und die weitere Folge hiervon müßte sein, daß dem verkehrsreichen Hafen ein immer stärkerer Verkehr zufließt, während sich von dem schwach frequentirten der Verkehr noch weiter zurück ziehen würde, denn selbstverständlich suchen die Schiffe die Häfen mit niedrigen Unkosten lieber auf als diejenigen, in welchen hohe Abgaben zu entrichten sind. Es könnte entgegnet werden, daß in einem verkehrsreichen Hafen ja auch die Unterhaltungskosten wesentlich höher sind, als in einem verkehrsarmen. Das ist aber doch nur sehr bedingt richtig: jedenfalls wachsen in einem verkehrsreichen Hafen die Unterhaltungskosten nicht entfernt in demselben Verhältniß wie der Verkehr selbst wächst.

Wir meinen deshalb, daß eine Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben in den preußischen Häfen nur bezüglich ihrer Gesammtsummen vorgenommen werden sollte, damit auf diese Weise der verkehrsreiche Hafen den verkehrsschwachen Hafen mit trage und so auch dem letzteren die Möglichkeit des Aufblühens gewahrt bleibe. Hierin scheint uns auch ein Hauptvorzug der Zugehörigkeit zu einem großen Staate zu liegen, den ein kleiner Staat mit nur Einem Hafen nicht bieten kann.

Die Einführung der neuen Binnenschiffahrtsabgabe wurde insbesondere noch damit begründet, daß die Stadt ja für die in den städtischen Hafentheil gehenden Binnenschiffe ein Hafengeld erhebe, und daß es eine Unbilligkeit darstelle, wenn die nur im fiskalischen Hafen verkehrenden Binnenschiffe von jeder Abgabe frei blieben. Wir konnten uns der Richtigkeit dieser Argumentation nicht verschließen, und erklärten uns in einer am 23. Oktober 1900 mit Ministerialkommissaren, an ihrer Spitze Herr Geheimer Oberregierungsrath Peters vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten, abgehaltenen Konferenz mit der Einführung einer dem städtischen Stromgeld entsprechenden fiskalischen Abgabe von Binnenschiffen einverstanden, und glaubten dazu um somehr Veranlassung zu haben, als das städtische Hafengeld mäßig ist — 3 Mark beim Eingange von Schiffen über 10 Tonnen Tragfähigkeit, beim Ausgange wird nichts entrichtet — und die bedeutenden Aufwendungen, welche der Staat für unsern Hafen, wie oben dargelegt, zu übernehmen bereit war, auch eine Leistung des Verkehrs wohl angezeigt erscheinen ließ. Aus demselben Grunde erklärten wir uns auch mit der Einführung des erwähnten Holzlagergeldes einverstanden — wir schlugen 1 Pfennig für das Jahr und das Quadratmeter vor — und ebenso mit einer mäßigen Erhöhung des Seehafengeldes, wiederholten aber die schon oft vorgetragene Bitte, es möchte eine tarifarische Begünstigung der Theilladungen und die Zulässigkeit der Zuladung von 10 Prozent von Gütern der höheren Klasse zu Gütern der niedrigeren Klasse, ohne daß deshalb das höhere Seehafengeld entrichtet werden muß, eingeführt werden. Ueber die Modalität der Erhebung der neuen Abgaben — Binnenschiffahrtsabgabe und Holzlagergeld — reichten wir der Königlichen Staatsregierung unter dem 24. Oktober 1900 eine Denkschrift ein, in der wir nochmals ausdrücklich hervorhoben, daß unser Einverständniß mit den Abgaben natürlich nur für den Fall des Zustandekommens der Hafen- und Eisenbahnbauprojekte gelte.

Der neue Tarif erschien unter dem 2. Februar 1901, also zu einer Zeit, da eine Sicherung der neuen Hafenprojecte noch nicht vorlag, mit Gültigkeit vom 1. April 1901 an. Er brachte die zwanzigprozentige Erhöhung des Seehafengeldes für Dampfer, zu unsrer Enttäuschung aber nicht die gewünschte Begünstigung der Theilladungen und Zuladungen.

Am größten aber war unsere Ueberraschung bezüglich der neu eingeführten Binnenschiffsabgabe und des Holzlagergeldes. An Stelle der oben erwähnten städtischen Abgabe von 3 Mark, die auf die Tonne Tragfähigkeit berechnet beim Ein- und Ausgang eine Abgabe von etwa $1^1/_2$ Pfennig ausmachen würde, wurden zwei Güterklassen eingeführt und dafür Abgabensätze von 8 und 4 Pfennig für die beiden Güterklassen des Hafentarifs eingeführt, also Sätze, die im Durchschnitt eine Vervierfachung des städtischen Hafentarifs darstellen! Und als Holzlagergeld wurde statt des vorgeschlagenen Tarifs von 1 Pfennig für das Quadratmeter und Jahr ein Satz von 0,2 Pfennig für das Quadratmeter und den Monat, also von 2,4 Pfennig für das Jahr eingeführt. Wir wandten uns unter dem 8. Februar 1901 gegen diese enorm hohen Abgaben, die namentlich für unsre Binnenschiffahrt nahezu einer Erdrosselungssteuer gleichgekommen wäre. Unsere Bemühungen wurden in dankenswerthester und wirksamster Weise vom Herrn Landtagsabgeordneten Stadtkämmerer Ehlers unterstützt, und sie hatten den Erfolg, daß unter dem 11. März 1901 die Verfügung erlassen wurde, der Tarif für die Binnenschiffahrtsabgaben solle erst am 1. Oktober 1901, der Holzlagertarif erst vom 1. Juli 1901 an in Kraft treten. Am 3. April 1901 fand dann unter dem Vorsitze des Herrn Regierungs-Präsidenten eine von den Vertretern der betheiligten Ministerien beschickte Konferenz statt, in welcher wir unsre Wünsche wegen Herabsetzung der neu eingeführten Tarife vertraten. Bezüglich der Erhöhung des Hafengeldes für Seedampfer um 20 Prozent mußten wir uns überzeugen, daß Bestrebungen auf eine Herabsetzung aussichtslos seien. Dagegen zeigten sich die Herren Ministerial-Kommissare geneigt, auf eine Herabsetzung der Binnenschiffahrtsabgabe und des Holzlagergeldes einzugehen. Wir schlugen als Binnenschiffahrtsabgabe Sätze von 2 und 1 Pfennig für die Tonne Ladung von Gütern I und II. Klasse vor und als Holzlagergeld den Satz von 1,5 Pfennig für das Quadratmeter und das Jahr. Die Entscheidung über die Frage steht noch aus.

Nebelglocke auf der Ostmole.

Wünschen, die uns aus Schiffahrtskreisen zugingen, gemäß haben wir bei dem Herrn Regierungs-Präsidenten unter dem 18. Dezember 1900 eine Verbesserung des Nebelsignals auf der Ostmole, das als zu schwach bezeichnet wird, beantragt. Wir regten an, die Verbesserung unter Beibehaltung der vorhandenen Nebelglocke durch eine andre Aufhängungsart — etwa an einem langen Arm — oder durch Anbringung einer Schallverstärkungsvorrichtung herbeizuführen. Wie uns der Herr Regierungs-Präsident unter dem 29. März 1901 erwiderte, würde aber durch Aufhängung der Glocke an einem längeren Arm die Schallwirkung noch vermindert werden. Durch Anbringung eines Schalltrichters würde eine Verstärkung in der Richtung der Einsegelungslinie zwar zu erreichen sein, aber nur unter starker Beeinträchtigung der unbedingt erforderlichen, möglichst ausgedehnten Beherrschung des Horizonts. Endgültige Entschließungen über etwa vorzunehmende Abänderungen des Signals sollen von dem Ausfall der z. Z. auf dem Nordermolenkopf in Pillau stattfindenden eingehenden Untersuchungen abhängig gemacht werden.

Aus Schiffahrtskreisen wurde bei uns Klage darüber geführt, daß das rothe Licht der an der Strandhalle bei Brösen haltenden Straßenbahnwagen und das Leuchtfeuer auf der Ostmole leicht zu verwechseln sind, wodurch eine Gefährdung der Schiffe eintreten könne. Auf unsere Bitte hat die Direktion der Danziger Elektrischen Straßenbahn-Gesellschaft in dankenswerther Weise angeordnet, daß die rothe Glasscheibe in die Schlußlaterne erst eingefügt wird, wenn sich der Wagen, von Brösen kommend, wieder auf der Chaussee befindet, also von See aus nicht mehr sichtbar sein kann.

Lootsennachtdienst.

Für unsern Hafen das Ein- und Auslaufen der Schiffe bei Nacht freizugeben, scheint uns eine Forderung, deren Erfüllung bei dem großen Werth, den der moderne Verkehr auf eine schnelle Expedition der Schiffe legt, dringend nothwendig ist. Besonders werthvoll würde es für unsern Hafen sein, wenn den Schiffen die Möglichkeit gegeben würde, bei Nacht auszulaufen. Ein sehr großer Theil der in unserem Hafen verkehrenden Schiffe kommt von oder geht nach Ostseehäfen, hat also nur verhältnißmäßig kurze Reisen zu machen. Kann nun z. B. ein von hier nach Pillau bestimmter, am Abend segelfertiger Dampfer seine Reise sogleich antreten, so ist er am andern Morgen bereits in Pillau, während er, wenn er bis zum Morgen

zurückgehalten wird, erst am Nachmittag in Pillau ankommt. Er verliert damit einen ganzen Arbeitstag, da er dann in der Regel, namentlich in der Zeit der kurzen Wintertage, erst am nächsten Morgen mit dem Löschen oder Laden wird beginnen können. Aehnlich liegen die Verhältnisse für andere Häfen: das Schiff wird, wenn ihm das Ausgehen bei Nacht gestattet wird, in vielen Fällen einen ganzen Arbeitstag gewinnen. Auf unsre im Sinne dieser Ausführungen an den Herrn Regierungs-Präsidenten unter dem 18. Dezember 1900 gerichtete Eingabe erhielten wir unter dem 29. März 1901 den Bescheid, daß eine völlige Freigabe des Hafens für den Nachtverkehr die Einrichtung eines mit erheblichen Kosten verbundenen offiziellen Lootsen-Nachtdienstes erforderlich machen würde, wozu ein Bedürfniß nicht anerkannt werden könne. Von solchem offiziellen Nachtdienst könne um so eher abgesehen werden, als schon jetzt, allerdings unter gewissen Beschränkungen*), das Ein- und Auslaufen der Schiffe bei Nachtzeit gestattet sei.

Quarantäneanstalt.

Der Bau einer Batterie auf der Westmolenwurzel macht eine Verlegung der Quarantäneanstalt nöthig. Wir haben uns in einer wegen der Angelegenheit am 18. Juni 1900 mit den Vertretern der betheiligten Central- und Provinzialbehörden abgehaltenen Besprechung dafür ausgesprochen, daß die Verlegung lediglich in einer Verrückung nach dem Freibezirk zu bestehen möge, und dieser Vorschlag fand auch allseitige Zustimmung. Nachträglich wurde aber von der Medizinalverwaltung eine Verlegung nach der Westerplatte in Anregung gebracht. Wir haben uns sogleich unter dem 13. März 1901 dagegen ausgesprochen, daß auf der Westerplatte als einem Bade- und Erholungsort eine dem Publikum so wenig sympathische Anlage, wie es die Quarantäne-Anstalt nun einmal ist, errichtet werde und diesen Standpunkt auch in einem am 19. April 1901 abgehaltenen Lokaltermin, zu welchem die Vertreter der Centralinstanzen wieder erschienen waren, festgehalten. Zu unsrer Genugthuung ist es in diesem Termin bei dem früheren Beschluß, die Quarantäne-Anstalt im wesentlichen auf ihrer jetzigen Stelle zu belassen, geblieben.

Schanze IV als Kohlenlagerplatz.

Das auf der Westerplatte gelegene Gelände der ehemaligen Schanze IV beabsichtigte die Kaiserliche Marineverwaltung zu einem Kohlenlagerplatz für Torpedoboote herzurichten. Das Projekt kam in der oben erwähnten Konferenz vom 18. Juni 1900 ebenfalls zur Erörterung und fand allseitigen Widerspruch. Das Gelände liegt an der schärfsten Krümmung des Hafenkanals, der an jener Stelle nur 51 m breit ist; es müßten die größten Verkehrsschwierigkeiten entstehen, wenn dort ein fester und regelmäßiger Anlegeplatz für die Marine geduldet würde. Von dem Herrn Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten wurde der Vorschlag gemacht, die Marineverwaltung möchte die Verbreiterung des Hafenkanals bei Schanze IV ins Auge fassen; es sei nicht ausgeschlossen, daß die Bauverwaltung sich an den Kosten dieser Maßnahme betheilige, wenn die Breite des Kanals in der Krümmung auf 100 bis 110 m gebracht werde. Auch wir würden eine solche Verbreiterung, vorausgesetzt daß durch sie nicht eine verstärkte Schwellung des Seewassers bei auflandigen Winden herbeigeführt wird, dankbar begrüßen. Die Kaiserliche Marineverwaltung lehnte aber sowohl die Ausführung der Verbreiterung als auch jede Betheiligung an der Aufbringung der Kosten für den Fall, daß sie von andrer Seite ausgeführt würde, ab und so mußte der Widerspruch gegen die beabsichtigte Herrichtung von Kohlenlagerplätzen aufrecht erhalten werden.

Portalkrähne

Unter dem 13. Dezember 1899 hatten wir, wie in unserem vorjährigen Bericht mitgetheilt, der Königlichen Eisenbahn-Direktion eine ausführliche Denkschrift eingereicht, in welcher dargelegt war, wie dringlich die Ausstattung des Weichselbahnhofs und der Nordseite des Hafenbassins zu Neufahrwasser mit modernen Portalkrähnen ist. In einer am 19. Februar 1900 auf der Königlichen Eisenbahn-Direktion abgehaltenen Besprechung wurde von den Vertretern der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung das Berechtigte unsrer Wünsche anerkannt und uns zugesagt, es werde für die Nordseite des Hafenbassins die Beschaffung von drei Portalkrähnen aus dem Dispositionsfonds des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und für die Krähne am Weichselbahnhof die Einstellung der erforderlichen Mittel

*) nämlich jedesmalige besondere Genehmigung des Lootsenkommandeurs.

in den Staatshaushaltsetat erbeten werden. Da uns seitdem trotz wiederholter schriftlicher und mündlicher Vorstellungen bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion von einem Fortgang der Angelegenheit nichts bekannt geworden war, andererseits aber die höchste Gefahr im Verzuge ist, daß wir wichtige Theile unsres Verkehrs — so insbesondere unseren Erzverkehr — verlieren, wenn nicht unverzüglich wenigstens ein Anfang mit der Modernisirung unsrer Hafenanlagen — und dazu gehört in erster Reihe die Aufstellung von Portalkrähnen, wie sie sich an allen anderen bedeutenderen Häfen in großer Zahl befinden — gemacht wird, so wandten wir uns unter dem 26. November 1900 mit einer ausführlichen Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, in welcher wir baten, doch wenigstens für umgehende Aufstellung von drei Portalkrähnen im Freibezirk Sorge zu tragen. Unter dem 9. Februar 1901 ist die öffentliche Ausschreibung dieser drei Portalkrähne erfolgt.

Liegeplätze bei Weichselmünde.

Um eine Entlastung des Hafenkanals herbeizuführen, haben wir den Herrn Regierungs-Präsidenten unter dem 13. Juni 1900 gebeten, durch Schlagen von drei Dalben längs der Viktoriawand (am rechten Weichselufer oberhalb des Forts Weichselmünde) einen Liegeplatz für zwei Schiffe und durch Schlagen von weiteren vier Dalben oberhalb des Dorfes Weichselmünde Liegeplätze für drei Schiffe herzustellen. Es könnten dort der größeren Breite der Weichsel wegen namentlich solche Schiffe liegen, welche zum Laden oder Löschen Bordinge längsseit nehmen müssen, namentlich also Kohlenschiffe. Wir erhielten unter dem 28. August 1900 den Bescheid, daß die vor der Viktoriawand erbetenen Dalben ausgeführt werden würden, so weit dies aus den verfügbaren Unterhaltungsfonds möglich ist, daß aber wegen der Herstellung weiterer drei Löschplätze längs dem Ufergelände des Dorfes Weichselmünde die Entscheidung noch ausgesetzt bleiben müsse.

Liegeplatz bei Legan.

Den Antrag der Firma F. Froese vor ihrem Grundstücke in Legan einen Schiffsliegeplatz durch Herstellung von Dalben und Wegbaggerung von Sandablagerungen, welche sich durch den Strießbach gebildet haben, der an der in Frage kommenden Stelle in die Weichsel mündet, zu schaffen, haben wir auf ergangene Anfrage des Herrn Regierungs-Präsidenten befürwortet. Der Liegeplatz ist in der beantragten Weise hergestellt worden.

Abbaggerung am Holm.

Um ein bequemes Ablaufen der auf ihrer Werft erbauten Schiffe zu ermöglichen, beabsichtigt die Firma F. Schichau, den der Werft gegenüberliegenden Uferstreifen des Holm abzubaggern. Wir haben uns mit diesem Vorhaben einverstanden erklärt und unsere Wünsche wegen der Neuaufstellung der Dalben und Gordungswände, die infolge der Baggerung beseitigt werden müssen, vorgetragen.

Bollwerk an der Schäferei.

Für das Bollwerk an der Schäferei von der Milchkannenbrücke abwärts bis zum fiskalischen Bollwerk vor dem Königlichen Seepackhof erwies sich ein Neubau erforderlich, der im vorigen Sommer in Eisen- und Monnierkonstruktion ausgeführt worden ist. Der Magistrat erwog dabei die Frage, ob das neue Bollwerk im Interesse möglichst geringer Behinderung des Fuhrverkehrs auf der Schäferei vor das alte zu stellen und in dessen Schutze zu erbauen sei, wobei das neue Bollwerk 70 cm nach der Wasserseite zu vor das alte gekommen wäre. Wir haben uns gegen diese Verengerung des an der fraglichen Stelle schon recht schmalen Fahrwassers ausgesprochen, und der Magistrat hat den Bau im Sinne unserer Wünsche ausgeführt.

Neubau der Kuhbrücke.

Für den im Sommer 1901 zur Ausführung kommenden Neubau der Kuhbrücke haben wir dem Magistrat unsre Wünsche dahin kundgegeben, daß die lichte Durchfahrtsbreite zwischen dem Pfeilerwerk auf 12,4 m und zwischen den Spundwänden auf 12,0 m (d. s. die Maße an der Grünen Brücke) und die lichte Durchfahrtshöhe auf 4,08 m bemessen werde. Der Magistrat hatte für die letztere ein Maß von 4,38 m in Erwägung gezogen. Zu deren Herstellung hätte aber den Anfahrtsrampen eine Steigung von 1:30 gegeben werden müssen, was für den Fuhrverkehr doch recht unbequem gewesen sein würde. Bei der empfohlenen und zur Ausführung kommenden Durchfahrtshöhe von 4,08 m ergiebt sich für die Anfahrtsrampen eine Steigung von 1:40. — Auch für die Lage der während des Baues zu errichtenden Nothbrücke haben wir dem Magistrat unsre Wünsche, denen die möglichste Fernhaltung von Störungen des Wasserverkehrs vor den Speichern zu Grunde lag, kundgegeben und für sie dankenswerthes Entgegenkommen gefunden.

Beleuchtung des Königlichen Seepackhofes.

Unter dem 4. Mai 1900 haben wir dem Herrn Provinzial-Steuer-Direktor eine Bitte, deren wir seit 1894 wiederholt in unsren Jahresberichten Erwähnung gethan, von Neuem vorgetragen: für eine Beleuchtung der Räume des Königlichen Seepackhofes Sorge zu tragen, und wir können zu unsrer Freude berichten, daß unsre Bitte wohlwollendes Gehör gefunden hat und die Hoffnung besteht, es werde schon im nächsten Winter möglich sein, auch nach Eintritt der Dunkelheit am Königlichen Seepackhof die Arbeit fortzusetzen. Wir erhielten auf unsre Eingabe unter dem 14. November 1900 vom Herrn Provinzial-Steuer-Direktor den Bescheid, daß die Beleuchtung des Packhofes allein den beabsichtigten Zweck nur zum Theil erfüllen werde, denn wenn bei Licht nicht nur zollamtlich abgefertigt, sondern auch gelöscht werden solle, so sei hierzu erforderlich, daß außer sämmtlichen zum Packhofe gehörigen Räumen und Höfen auch der ganze Löschplatz an der Mottlau, das Bollwerk, soweit die fiskalischen Grundstücke an der Schäferei reichen und die zwischen Packhof und Bollwerk liegende öffentliche Straße taghell beleuchtet werden, damit keine heimliche Beiseiteschaffung von Gütern stattfinden könne. Die Kosten für die Beleuchtung des Bollwerkes könne indessen die Steuer-Verwaltung nicht übernehmen, sondern sie könne ihrerseits nur für die Beleuchtung der Packhofsräume selbst sorgen. Wir baten darauf unter dem 20. November 1900 den Magistrat, die von der Steuerverwaltung als Vorbedingung für die Beleuchtung des Packhofes geforderte Beleuchtung des Bollwerkes an der Schäferei herzustellen. Ueber den nothwendigen Umfang dieser Beleuchtung haben wir dann im Laufe des Winters noch mehrfach mit der Steuer-Verwaltung und dem Magistrat verhandelt, und es ist in der letzten Verhandlung vom 9. April 1901 ein Einverständniß dahin erzielt worden, daß am Bollwerk von der Stadt vier elektrische Bogenlampen und in dem Schuppen am unteren Ende des Bollwerks 6 Gasglühlichtlampen aufgestellt werden, deren Einrichtung und Unterhaltung die Stadt übernimmt, während der Verbrauch an Licht von den Interessenten bezahlt wird. Diesem Abkommen hat die Stadtverordneten-Versammlung am 23 April 1901 ihre Zustimmung gegeben.

Brückenmeister.

Ein von dem Magistrat aufgestellter Entwurf einer Instruktion für einen städtischen Brückenmeister ist uns zur gutachtlichen Aeußerung vorgelegt worden. Wir hatten in einer Reihe von Punkten Abänderungsvorschläge zu machen, die vom Magistrat in dankenswerther Weise berücksichtigt worden sind.

Eisbruch.

Der Eisbruch war erforderlich in der Zeit vom 3. bis 2[illegible]. Januar und vom 12. Februar bis 4. März 1901. Demgemäß ist die Eistaxe erhoben worden.

Von der Rechnungskontrolle der Königlichen Provinzial-Steuer-Direktion wurde unter dem 21. Dezember 1900 die Frage zur Erörterung gestellt, ob es gerechtfertigt erscheine, diejenigen Fahrzeuge, welche den Hafen zu einer Zeit verlassen, während welcher die Eisbrechabgabe nicht mehr erhoben wird, von der Eistaxe frei zu lassen, obwohl sie den Hafen vorher als noch die Taxe in Kraft war, benutzt haben. Wir haben unsre Meinung unter dem 3. Januar 1901 dahin ausgesprochen, daß die Eisbrechabgabe nur von den Schiffen erhoben werden darf, welche während der Eisbruchzeit in den Hafen ein- oder aus ihm auslaufen. Allerdings werden dabei die Schiffe, welche sich während der ganzen Eisbruchzeit im Hafen aufhalten, beim Verholen den von dem Eisbrecher gebahnten Weg benutzen können, ohne zur Abgabe herangezogen zu werden. Wollte man aber andrerseits die Bewegungen aller Schiffe im Hafen während der Eisbruchperiode überwachen, so würde das u. E. mit Schwierigkeiten und Kosten verknüpft sein, die zu dem Aufkommen an Eistaxe, das daraus erwachsen könnte, in keinem Verhältniß stünden.

Ueber die Verwaltungsrechnung für die Aufeisungsarbeiten geben wir folgende kurze Uebersicht: Die Masse für Aufeisungsarbeiten ist vom Jahre 1899 übernommen worden mit

	22 828,40	Mk.
Das Zinserträgniß war	922,70	„
an Eistaxe ging ein	7 023,46	„
Die sonstigen Zuführungen zur Masse betrugen	8 568,74	„
	39 343,30	„
Dagegen betrug die Ausgabe 1900	12 027,77	„
sodaß zu 1901 ein Bestand abzuführen war von	27 315,53	„

VI. Binnenschiffahrt.

Tarife für die Schleusen der Elbinger Weichsel und des Weichsel-Haff-Kanals.

Für die Elbinger Weichsel ist am Tage ihrer Eröffnung, am 1. Juli 1898 ein Tarif in Kraft getreten, der im wesentlichen dem Tarif für den Weichsel-Haff-Kanal entsprach. Beide Tarife wurden vom 1. April 1899 an durch neue Tarife ersetzt, die eine Erhöhung der bis dahin geltenden Tarife bedeuteten. Unter dem 14. November 1900 ging uns von dem Herrn Regierungs-Präsidenten die Mittheilung zu, daß die Tarife wiederum einer Umarbeitung unterzogen werden sollten, und zwar sollten an Stelle der bestehenden Tragfähigkeitstarife entweder reine Ladungstarife oder Tarife, in welchen das Ladungs- und Tragfähigkeitssystem verbunden ist, aufgestellt werden. Für die Güterklassifikation war an Stelle der bisherigen zwei Güterklassen eine Eintheilung in fünf Klassen in Aussicht genommen. Ferner sollten Dampfer und von Dampfern geschleppte Fahrzeuge und Holztransporte einen zehnprozentigen Tarifzuschlag erleiden. Personendampfer sollten 1 Pfennig für den Kopf der polizeilich zugelassenen Höchstzahl von Fahrgästen als Schleusengeld entrichten, Fischerkähne 50 Pfennig, für das Vorschleuserecht ein Tarifzuschlag von 50 Prozent eintreten und für die Benutzung der Kanalufer zum Ein- und Ausladen der Schiffe 1 Pfennig für jede Tonne Tragfähigkeit und jeden Kalendertag erhoben werden.

Wir hielten es für zweckmäßig, über das von uns abzugebende Gutachten mit den Handelsvorständen zu Elbing und Königsberg ins Benehmen zu treten, und es fand hier am 15. Januar 1901 eine gemeinsame Berathung mit Vertretern der Aeltesten der Kaufmannschaft zu Elbing und des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft zu Königsberg, zu der wir auch Vertreter des hiesigen Strom- und Binnenschiffervereins zugezogen hatten, statt, in der über alle Punkte Einverständniß erzielt wurde und auf Grund deren wir dem Herrn Regierungs-Präsidenten unsre Vorschläge unterbreiteten. Sie gingen in erster Reihe dahin, die bisherige Eintheilung der Güter in zwei Klassen beizubehalten und die Sätze des bisherigen Tragfähigkeitstarifs auf den neuen Ladungstarif zu übertragen, von einem nach Ladung und Tragfähigkeit gemischten System aber im Interesse der Einfachheit der Abgaben-Erhebung abzusehen. Da nach den Angaben der Königlichen Regierung bisher die Tragfähigkeit der Schiffe in den Meßbriefen im Durchschnitt um etwa 40 Prozent zu niedrig angegeben ist, so wird dadurch keineswegs eine Verminderung der Schleusengelder, sondern sogar noch eine Erhöhung um 25 Prozent eintreten, also eine recht erhebliche Mehrbelastung der bekanntlich in gedrücktester Lage sich befindenden Binnenschiffahrt. Dem Vorschlag, von Dampfern und geschleppten Fahrzeugen und Holztraften einen zehnprozentigen Tarifzuschlag zu erheben, widersprachen wir entschieden. Die Dampfer werden fast ausnahmslos das Vorschleuserecht in Anspruch nehmen und der dafür zur Berechnung kommende Tarifzuschlag von 50 Prozent ist so hoch, daß schon darin eine bedeutende Vorbelastung der Dampfer liegt. Es kommt dazu, daß sich unter den Dampfern eine große Anzahl von Tourdampfern befindet, die ihre Fahrten an bestimmten Tagen antreten, ganz unabhängig davon, ob sie genügend Ladung haben oder nicht; häufig genug ist bei einzelnen solcher Tourfahrten von einem Verdienst überhaupt keine Rede. Was die geschleppten Fahrzeuge betrifft, so muß es als ein Verkehrsfortschritt bezeichnet werden, wenn das Schleppen größere Ausdehnung gewinnt; ist es doch die Form, in der auch solche Fahrzeuge, die keine eigene Triebkraft haben, dem Grunderforderniß des modernen Verkehrs, der Schnelligkeit Rechnung tragen können. Auch ist zu beachten, daß durch das Schleppen die Wasserstraßen von manchem Verkehrshinderniß, das auf ihnen wegen mangelnden Windes oder sonstiger widriger Umstände in Gestalt von sich nur mühsam fortbewegenden Fahrzeugen und Holztransporten vorhanden ist, schnell befreit werden. — Bezüglich der Personendampfer, wenn sie vorwiegend Güter befördern — und es verkehren auf den fraglichen Wasserstraßen fast ausschließlich Güterdampfer, die nur gelegentlich Personen mitnehmen — schlugen wir vor, die Abgaben nach dem Tarif für die Güterdampfer zu erheben. — Für Fischerkähne ist die in Aussicht genommene Gebühr von 50 Pfennig sehr hoch; wir befürworteten die Beibehaltung der bisherigen Abgabenfreiheit. — Was die für die Benutzung der Kanalufer zum Ein- und Ausladen angesetzte Gebühr betrifft, so wiesen wir darauf hin,

daß es sich bei den in Frage stehenden Wasserstraßen hauptsächlich um durchgehenden Güterverkehr handelt, und es sich schon um deswillen empfehle, von dieser Gebühr Abstand zu nehmen, weil die Besoldung u. s. w. für das Aufsichtspersonal, welches für die Abgabenerhebung nothwendig wäre, die aufkommenden Abgaben erheblich überschreiten würde.

Am 3. April 1901 waren die Herren Kommissare der betheiligten Ministerien hier, um alle Fragen mit uns und den Vertretern der Handelsvorstände von Königsberg und Elbing mündlich zu erörtern. Es wurde uns die Beibehaltung der bisherigen beiden Tarifklassen zugestanden; in den anderen Fragen aber wurden unsre Wünsche lediglich ad referendum genommen und die Entscheidung über die neuen Tarife steht zur Zeit noch aus.

Verkehr auf der Elbinger Weichsel und dem Weichsel-Haff-Kanal.

Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten ging uns der Entwurf einer Bekanntmachung für den Verkehr auf der Elbinger Weichsel und dem Weichsel-Haff-Kanal zur gutachtlichen Aeußerung zu. Zu beanstanden fanden wir namentlich die Bestimmung, daß für Schleusungen, die an Sonntagen zwischen 8 Uhr Vormittags und 2 Uhr Nachmittags vorgenommen werden sollen, die Genehmigung der Wasserbauinspektion Elbing eingeholt werden müsse. Wir wiesen darauf hin, daß diese Einholung zu viel Zeit erfordere, als daß die darauf begründete Möglichkeit der Durchschleusung praktischen Werth haben könnte, und schlugen deshalb vor, dem Schleusenmeister die Ermächtigung zu ertheilen, Durchschleusungen in der fraglichen Zeit zu gestatten. Leider ist in der unter dem 29. Dezember 1900 erlassenen Bekanntmachung unserem Vorschlag keine Folge gegeben worden.

Mindestruhe im Binnenschiffahrtsbetriebe.

Am 7. Dezember 1900 hat der Central-Verein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanal-Schiffahrt, dem wir als Mitglied angehören, die folgende Resolution wegen der gesetzlichen Regelung der Mindestruhe im Binnenschiffahrtsbetriebe beschlossen: „Der Verein hält eine gesetzliche Regelung der Nachtruhe im Binnenschiffahrtsbetriebe für nicht erforderlich und für eine unberechenbare Schädigung des Schiffergewerbes. Die einheitliche gesetzliche Festsetzung einer Mindestruhe von Reichswegen erscheint undurchführbar wegen der verschiedenartigen Verhältnisse im Schiffahrtsbetriebe auf den einzelnen Stromgebieten; ebenso wenig ist eine derartige Regelung auf landesgesetzlichem oder polizeilichem Wege angängig, da hierdurch das Schiffergewerbe auf das Schwerste geschädigt würde, und so zahlreiche Ausnahmen Platz greifen müßten, daß die zu erlassenden gesetzlichen Vorschriften hinfällig würden." Dieser Resolution, welche mit ausführlicher Begründung dem Herrn Reichskanzler eingereicht worden ist, haben wir uns angeschlossen.

Weichselstrombereisung.

An der Bereisung der Weichsel durch die Stromschiffahrts-Kommission, welche in der Zeit vom 3. bis 5. Juli 1900 stattfand, hat Namens unsrer Herr Emil Berenz theilgenommen.

Mastenkrähne.

Wie wir in unserem Bericht für 1898 mittheilten, hatten wir bei dem Herrn Ober-Präsidenten als Chef der Strombauverwaltung die Verstärkung der Mastenkrähne an der Dirschauer Brücke in Anregung gebracht. Wir erhielten darauf unter dem 11. September 1900 die Mittheilung, die in den letzten Jahren aufgenommene Statistik habe ergeben, daß die Anzahl der schweren Masten langsam zurückgehe. Es solle daher die Frage geprüft werden, ob es möglich ist, durch geeignete Mittel, wie Gewährung von Prämien, die Schiffer zu veranlassen, bei Neubeschaffung von Fahrzeugen Vorrichtungen zum Legen und Stellen der Masten auf ihren Fahrzeugen vorzusehen, so daß in absehbarer Zeit die Krähne außer Betrieb gesetzt werden könnten. Wir mußten nach den von uns angestellten Ermittelungen unter dem 25. November 1900 berichten, daß die in den letzten Jahren für den Verkehr auf der Weichsel gebauten Kähne im allgemeinen erheblich größere Dimensionen haben und in Folge dessen auch mit wesentlich schwereren Masten versehen sind als die älteren Fahrzeuge. Das Gewicht der Masten wurde uns bis zu 100 Centnern angegeben. Einen so schweren Mast ohne Zuhülfenahme von Krähnen niederzulegen, erfordert auf den Kähnen Einrichtungen, die eine wesentliche Einschränkung des Laderaums bedingen und also die Rentabilität der Schiffahrt, die ja an sich eine minimale ist, beeinträchtigen. Wir mußten uns daher gegen die Beseitigung der Mastenkrähne mit den in Aussicht genommenen Mitteln aussprechen.

Petroleum-verladungen. Für die Verladung von Petroleum auf dem Deck von Flußdampfern ist in der Polizei-Verordnung vom 3. Juni 1898 eine Höchstzahl von 100 Fässern bestimmt. Wir haben den Herrn Polizei-Präsidenten unter dem 28. Januar 1901 gebeten, diese Zahl auf 200 Faß zu erhöhen, indem wir darauf hinwiesen, daß in Königsberg bei dem Transport von Petroleum auf dem Pregel, wobei die Stadt in ihrer ganzen Ausdehnung durchfahren werden muß, eine Beschränkung in der Zahl der Fässer, die auf Deck verladen werden dürfen, nicht besteht. Des Ferneren haben wir gebeten, nachzulassen, daß die Heizung mit Koks und die Anbringung von Funkenfängern unterbleiben darf, wenn das Schiff nach Anbordnahme des Petroleums ohne Aufenthalt den Hafen verläßt und ebenso dann, wenn das Schiff nicht mehr als 3 dz Petroleum an Bord hat. Wir wiesen bezüglich des letzteren Punktes darauf hin, daß die Lagerung von Petroleum in Originalfässern in Mengen bis zu 3 dz in den Verkaufsräumen der Detailhändler ohne jede Vorsichtsmaßregel freigegeben ist. Endlich haben wir auch gebeten, von der Forderung der Bedeckung der Petroleumfässer mit Persenningen Abstand zu nehmen, weil ein etwaiges Feuer unter den Persenningen viel später wahrgenommen und deshalb viel gefährlicher werden kann, als wenn die Fässer unbedeckt bleiben.

Die Angelegenheit harrt noch der Erledigung.

Schifferschule. Dem in unserem vorigen Bericht mitgetheilten Antrag an den Magistrat wegen Errichtung einer Schifferschule hat dieser Folge gegeben, nachdem wir uns zur Leistung eines Jahresbeitrages von 200 Mark verpflichtet hatten. Die Schule ist am 27. Dezember 1900 mit 56 Schülern, welche auf zwei Klassen vertheilt waren, im Gebäude der städtischen Fortbildungsschule eröffnet und am 4. März 1901 geschlossen worden. Sie hatte sich eines regelmäßigen Besuchs der Schüler zu erfreuen.

VII. Einzelne Geschäftszweige.

a. Getreide.

Transitläger. Durch Erlaß vom 30. September 1900 wurde durch den Herrn Finanzminister die Bestimmung getroffen, daß sowohl die nach Nummer 9 d β des Zolltarifs zollfreien ausländischen Körnerfrüchte und die entsprechenden inländischen Früchte als auch die der Tarifnummer 9 k zugehörigen anderweitigen Erzeugnisse des Landbaues beiderlei Herkunft von der Aufnahme in die gemischten Getreide-Transitläger auszuschließen seien. Es handelte sich bei den hiernach von den Transitlägern ausgeschlossenen Getreidearten (Leinsaat, Hanfsaat u. dergl.) um Artikel, deren Verkehr sich in der Hauptsache auf wenige Monate des Jahres zusammendrängt, für die also in dieser Zeit verhältnißmäßig große Lagerräume gebraucht werden, während in der übrigen Zeit dieselben Räume für zollpflichtige Artikel — Weizen, Roggen u. s. w. — verwendet werden. Die Durchführung des Ministerialerlasses würde erfordert haben, daß Lagerinhaber, die sich bisher nur im Besitze Eines Speichers befanden, sofern sie den Handel mit Artikeln der Tarifnummern 9 d β und k fortsetzen wollten, fortan mindestens zwei Speicher benutzten, von denen der eine den größten Theil des Jahres hindurch so gut wie leer gestanden hätte, und sie würde den Besitzer mehrerer Speicher in deren Ausnutzung aufs Aeußerste beschränkt haben. In jedem Falle aber hätte sich eine so schwere Belastung des Lagerinhabers herausgestellt, die Verwendung der Speicher wäre zu einer so unwirthschaftlichen geworden, daß die Fortführung des Handels in den in Betracht kommenden Artikeln der Tarifnummern 9 d β und k auf das Ernsteste in Frage gestellt worden wäre. Insbesondere würde unser Getreidehandel eine wesentliche Einschränkung seiner Wettbewerbsfähigkeit mit den russischen Exporthäfen, die von solcher Belastung frei sind, erfahren haben. Eine Eingabe, die wir in der Angelegenheit an den Herrn Finanzminister richteten, hatte den Erfolg, daß von der Durchführung des Erlasses Abstand genommen wurde.

Zolltarif-schema. In dem Entwurf eines neuen Zolltarifschemas wird im Gegensatz zu dem bestehenden Schema zwischen Speise- und Futterbohnen, sowie zwischen Speise- und Futtererbsen unterschieden. Diese Unterscheidung halten wir für so schwierig, daß sie eine Quelle endloser Streitigkeiten zwischen der Zollbehörde und dem Handel sein würde. Unter der Unklarheit

darüber, was Futter- und was Speise-Bohnen und Erbsen sind, würde auch die Landwirthschaft zu leiden haben, weil die Zollbehörde bei der Ausfuhr in zweifelhaften Fällen die Ausstellung eines Einfuhrscheins für Speise-Bohnen oder Erbsen verweigern und nur bereit sein würde, einen solchen für Futterware auszustellen. Wo also die Qualität irgend zweifelhaft ist, würde der Handel der Landwirthschaft die Bohnen und Erbsen immer nur als Futterware zu dem entsprechend niedrigeren Preise abnehmen können. In der oben (Abschnitt I) erwähnten Denkschrift zu dem Entwurf des Zolltarifschemas haben wir uns aus diesen Gründen gegen die Unterscheidung von Futter- und Speise-Bohnen und Erbsen ausgesprochen.

Zoll auf Anis, Kümmel u. s. w.

Ehe wir Stellung zu den Zollsätzen selbst nehmen, glauben wir, erst das Erscheinen des Zolltarifs abwarten zu sollen. Nur in zwei Einzelfragen haben wir, besonderen an uns ergangenen Anträgen stattgebend, Eingaben an die zuständigen Stellen gerichtet, und zwar haben wir gebeten, den Zoll auf Anis, Fenchel, Koriander und Kümmel aufzuheben, indem wir darauf hinwiesen, daß ein Zoll auf diese Artikel erst bei der Neuordnung des Zolltarifgesetzes gelegt worden ist, weil man hoffte, dadurch der deutschen Landwirthschaft einen verstärkten Anreiz zum Anbau dieser Sämereien zu geben und damit die Einfuhr vom Auslande zu vermindern. Diese Hoffnung hat sich nicht erfüllt, vielmehr ist der Anbau der fraglichen Artikel auch unter dem Zollschutz immer weiter zurückgegangen und z. B. nur noch ganz unbedeutend. Eine Aufhebung des Zolles verletzt also kaum irgend welche inländischen Interessen.

Zoll auf Oelsaaten.

Des Weiteren haben wir uns dafür ausgesprochen, daß eine Erhöhung des Zolles auf Oelsaaten nicht vorgenommen werde. Das aus den Saaten gewonnene Oel wird als Leuchtstoff, zu Schmierzwecken, zu Speisezwecken und zu technischen Zwecken verwandt. In all diesen Verwendungsarten ist aber in den letzten Jahren ein Rückgang des Rübölverbrauchs zu Gunsten der Verwendung andrer Artikel zu verzeichnen.

Raffinirtes Rüböl wird hauptsächlich in Bergwerken und feuergefährlichen Betrieben verwandt. Für alle anderen Beleuchtungszwecke erhält das Petroleum den Vorzug, weil es bedeutend billiger ist. Auf dem Gebiete der Schmierstoffe, für welches Rüböl von hervorragender Bedeutung ist, erobern sich die mineralischen Schmieröle vermöge ihres billigeren Preises ein immer größeres Feld; man bedient sich ihrer theils unvermischt, theils in Mischung mit Rüböl. Es ist zu befürchten, daß bei einer Erhöhung des Zolles für Oelsaaten Rüböl überhaupt nicht mehr zu Schmierzwecken verwandt werden wird. Der Konsum von Rüböl zu Speisezwecken läßt unter der immer mehr um sich greifenden Verwendung der Margarine nach. Bei der Verwendung zu technischen Zwecken hat das Rüböl die Konkurrenz gegen das zollfrei eingehende denaturirte Olivenöl und das mit sehr niedrigem Zoll belastete Baumwollsaatöl und Leinöl zu bestehen.

Was die Oelkuchen betrifft, die etwa zwei Drittel des Erzeugnisses der Oelmühlen ausmachen und deren Erlös also in der Oelmüllerei eine bedeutende Rolle spielt, so gehen diese zollfrei ein. Ihre Einfuhr ist bedeutend und steigt von Jahr zu Jahr. Schon jetzt hat daher unsre inländische Oelmüllerei, die ihr Rohmaterial hoch verzollen muß, gegen die ausländische Kucheneinfuhr einen schweren Stand, wobei noch in Betracht kommt, daß Oelkuchen von der Eisenbahn zu einem weit billigeren Frachtsatz befördert werden, als Oelsaaten. Würde der Zoll für Oelsaaten noch weiter erhöht, so würde das also geradezu eine Begünstigung unsrer Nachbarländer, in welchen sich Oelmühlenindustrie befindet, bedeuten.

Der inländischen Landwirthschaft kann mit einer Zollerhöhung für Oelsaaten auch nicht gedient sein, denn sie würde nur zu bald die Erfahrung machen, daß mit der Unterbindung der Lebensfähigkeit der inländischen Oelmühlen-Industrie, die, weil im Inlande nicht entfernt genug Saat gebaut wird, auf den Bezug eines großen Theiles ihres Rohmaterials vom Auslande angewiesen ist, auch der Anbau von Oelsaaten im Inlande einen Rückgang erleiden müßte.

Getreide-Usancen.

Durch einen Nachtrag (VI) zu den „Allgemeinen Bedingungen für den Kauf von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten" haben wir deren Geltung auf den Artikel Kleie ausgedehnt und

die Bedingungen, unter denen eine gelieferte Ware vom Käufer zurückgewiesen werden kann, bezüglich der Artikel Linsen und Sämereien einer Abänderung unterworfen, welche den Besonderheiten dieser Artikel besser Rechnung trägt, als das bisher der Fall war.

Notirungen. Von der Landwirthschaftskammer der Provinz Brandenburg ist beantragt worden, an Stelle der jetzt für die Notirung der Getreidepreise vorgeschriebenen Bezeichnungen „gut, mittel, gering" die Notirung künftighin nach den Abstufungen „fein, gut, mittel" vorzunehmen. Zur Begründung führt die Kammer aus:

Bei der Notiz „gering" liegt die große Gefahr vor, daß besonders den kleineren Landwirthen ihre Ware als gering bezeichnet und bezahlt wird, obwohl sie mindestens mittlerer Qualität ist.

Unter der Bezeichnung „gering" ist eine Ware von einer Beschaffenheit zu verstehen, daß sie eine Notirung nicht rechtfertigt, wozu noch tritt, daß sie so selten auf den Markt kommt, daß ihre Notirung in keiner Richtung zweckmäßig oder gar erforderlich erscheint.

Die Bezeichnung „gering" halten wir für geeignet, der Preisdrückerei Thor und Thür zu öffnen. Geringe Ware ist kein Handelsartikel, dessen Preise amtlich zu notiren wären. Diese Bezeichnung entspricht den Marktverhältnissen durchaus nicht, da sich eine Type für „geringe Ware" nicht feststellen läßt, vielmehr wird hierunter die verschiedenartigste Ware aus den verschiedenartigsten Gründen (Auswuchs, Dumpfigkeit, Kleinheit des Korns u. s. w.) zusammengefaßt.

Da der Begriff „geringere Ware" demnach nicht feststeht, werden die Händler nach unten zu alles als „gering" und nicht als „schlechte Ware" ansehen und daher möglichst alles zur Notirung zu bringen suchen. Eine Vergleichung der Getreidepreis-Notirungen der Centralstelle der Landwirthschaftskammern mit denjenigen des Reichsamts des Innern hat ferner ergeben, daß die ersteren den von dem letzteren für die Rubriken „gut" und „mittel" notirten Preisen entsprechen, woraus gleichfalls klar hervorgeht, daß geringe Ware ein eigentlicher Handelsartikel nicht ist und deshalb auch der Notirung nicht bedarf.

Wir halten es daher für das Bessere, daß nur 2 Qualitäten notirt werden und zwar nur „gut — mittel", wobei dann allerdings die feinsten Qualitäten auch nicht zur Notirung gelangten, dafür aber wenigstens auch nicht die schlechten Qualitäten.

Soll die Notirung aber durchaus nach **3** Qualitäten erfolgen, so entspräche dem wirklichen Marktverkehr und Umsatze nur eine solche nach „fein — gut — mittel" und würden wir sie daher in dem Falle auch zur Annahme empfehlen.

Wir haben hierzu in unsrem unter dem 16. Januar 1901 an den Herrn Regierungs-Präsidenten erstatteten Bericht das Folgende ausgeführt:

Die Notirungen an der Danziger Getreidebörse dienen dazu, den Produzenten und Händlern des Distriktes, dessen Getreide in Danzig einen Markt findet, über den Preisstand der verschiedenen Qualitäten Nachricht zu geben, oder wenn die Notirungen nicht veröffentlicht werden, festzustellen, wie sich an den verschiedenen Tagen die Preise gestaltet haben. Hierbei ist es unerläßlich, daß, wenn ein wahrheitsgetreues Bild gegeben werden soll, die Notirungen möglichst alle Qualitäten von den feinsten bis herunter zu den geringsten umfassen. Wurde es schon nicht beliebt, daß an der Danziger Börse die alten eingebürgerten und weltbekannten Bezeichnungen: hochbunt weiß, hochbunt glasig, hellbunt, feinbunt, gutbunt, bunt, rothbunt, roth ausgewachsen, schwach und stark bezogen, blauspitzig beibehalten wurden, sondern ein Notirungssystem eingeführt, das nur gute, mittlere und geringe Qualitäten umfaßt, in dem es auch nur möglich ist, Preise in großem Spielraum zu notiren, das immerhin den Interessenten noch ein Bild geben kann, so würde ein System, das nur feine, gute und mittlere Qualität unter Ausschluß der geringen zur Notirung bringt, den Interessenten arge Enttäuschungen bereiten. Die nothwendige Folge der Annahme des Antrages der Brandenburger Landwirthschaftskammer würde sein, die Notirungen höher erscheinen zu lassen als die Preise in Wirklichkeit sind. Denn wenn die geringen Qualitäten nicht notirt werden, so könnte in den von dem Börsenvorstande notirten Preisen gefunden werden, daß geringe Ware gar nicht vorhanden ist und daß sie vielleicht auch nicht gesucht wird, daß mithin der Preisstand an der Danziger Börse ein viel höherer sei als es in Wirklichkeit der Fall ist. An einem Exportplatze wie Danzig, der natürlich mit anderen Plätzen konkurriren muß, werden die Qualitäten nach den Bedürfnissen der auswärtigen Käufer bezahlt und nicht nach den Wünschen der Produzenten. Die Ernten sind unter sich verschieden. In manchen Jahren giebt es außerordentlich wenig feine Qualitäten, wenig gute. Die Hauptzufuhr besteht in solchen Jahren häufig nur zum kleinen Theil aus mittleren, überwiegend aus geringen Qualitäten. Schließt man den Begriff gering aus, so bleibt an vielen Tagen Nichts zum Notiren. Solche Verhältnisse herrschten während vieler Wochen nach der 1899er Ernte, wo die Hauptzufuhr aus geringen, ganz minderwerthigen ausgewachsenen Qualitäten bestand und nur ein sehr kleiner Theil sich unter fein, gut oder mittel klassifiziren ließ. In diesem Jahre ist das Gegentheil der Fall. Feine und gute Qualitäten sind reichlich vorhanden, mittlere sind in der Minderzahl. Trotzdem ist die Zufuhr an geringer Qualität gar nicht unbedeutend, da unter diese Bezeichnung die sämmtlichen stark blauspitzigen oder bezogenen Qualitäten fallen müssen, die unter dem früheren System als blauspitzig resp. bezogen notirt wurden, jetzt aber schablonenmäßig unter gering notirt werden müssen. Nimmt doch das Rheinland mit Vorliebe diese Qualitäten auf, und wenn auch der Kaufmann oder Müller durch seine geschäftlichen Beziehungen in der Lage ist, sich zu informiren, wie solche Qualitäten zu handeln sind, so ist gerade der Landwirth, der nicht das geschulte Auge des Kaufmanns hat oder haben kann, nicht in der Lage, aus den Notirungen des Börsenvorstandes herauszulesen, wie sich die wirklichen Preise an einem gegebenen Tage gestaltet haben, wenn nicht allgemein verständliche Beschreibungen gegeben werden, oder wenn ganze Kategorien von Qualitäten

ignorirt werden. Gerade mit der Zunahme des Anbaues von englischem oder holländischem Weizen nimmt auch der Brandpilz in dieser Provinz zu und von dem Standpunkte des Getreideinteressenten, sei er Produzent oder Händler, muß eine allumfassende amtliche Feststellung des Preises jeder Kategorie von Wichtigkeit erscheinen. Die ganz genaue Werthfestsetzung kann nur auf einem größeren Markte stattfinden, wo die verschiedensten Bedürfnisse in die Erscheinung treten. Sehr häufig ist für den inländischen Müller eine Qualität soviel werth wie eine ganz andere, meist zum Nachtheil der feineren Qualität; ebenso häufig ist es, daß die geringeren Qualitäten an einem Exportmarkt verhältnißmäßig höhere Preise erzielen, als die sind, zu denen der inländische Müller sie verwerthen kann. Der Widerstreit der Interessen ist an einem größeren Exportmarkt so groß, daß eine ganz genaue Werthfeststellung jeden Tag erfolgen muß; um diese Verhältnisse zum Ausdruck zu bringen, sind umfassende Notirungen nöthig.

b. Holz.

Holzhafen bei Bohnsack.

Die in unserem vorigen Bericht erwähnte zweite Erweiterung des Holzhafens bei Bohnsack ist, nachdem wir hierzu unter dem 10. Juni 1900 die Genehmigung des Herrn Regierungs-Präsidenten erhalten hatten, in den Monaten Juni bis August ausgeführt worden. Bei den Arbeiten erwies es sich als zweckmäßig, insgesammt 32 Pfähle mehr zu schlagen, als im Projekt vorgesehen war. Durch einen unter dem 1. März 1901 vollzogenen Vermerk zu der erwähnten Genehmigungsurkunde des Herrn Regierungs-Präsidenten ist uns auch zu dieser Abweichung von dem Projekt die Genehmigung ertheilt worden.

Wir berichteten ferner bereits im vorigen Jahre von der Sturmfluth, welche im Dezember 1899 eine große Anzahl von Traften in dem sogenannten Sack bei Bollenbude auseinanderriß und durcheinander warf, so daß die Entwirrung mit überaus großen Schwierigkeiten verbunden war. Um dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, trafen wir mit den Betheiligten eine Vereinbarung, die dahin ging, daß die erforderlichen Aufräumungsarbeiten unter der Oberleitung eines von uns beauftragten Holzbrakers vorgenommen und die Generalkosten auf die Interessenten vertheilt werden sollten. Die Arbeiten sind in den Monaten Mai bis August ausgeführt worden. Sie verursachten an Generalkosten einen Aufwand von rund 5200 Mark, die von uns auf die Betheiligten nach dem Maße ihres Interesses vertheilt worden sind. Enthalten war in ihnen eine Summe von 2200 Mark, welche wir an die Königliche Hafeninspektion Neufahrwasser für die Oeffnung der unteren Coupirung bei Bollenbude zu entrichten hatten. Diese Oeffnung war nöthig, um die hinter die Coupirung geworfenen Hölzer wieder flott zu machen. Auf unsre Bitte hat sich der Herr Regierungs-Präsident damit einverstanden erklärt, daß die Coupirung bis auf Weiteres offen bleibt.

Vertheilung der Lagerplätze.

Bei der Neuvertheilung der Holzlagerplätze im Frühjahr 1900 hat im Gegensatz zu früherer Uebung auch in größerem Umfange eine feste Zutheilung von Plätzen oberhalb der Plehnendorfer Schleuse stattgefunden. Es erwies sich dies deshalb als zweckmäßig, weil es nun den Interessenten möglich ist, die dort vorhandenen Einrichtungen zum Lagern von Holz noch nach eignem Belieben zu ergänzen.

Schwellung durch die Neufährer Mündung.

Der Einrichtung größerer Läger der Exporteure oberhalb der Plehnendorfer Schleuse steht der Umstand entgegen, daß bei auflandigen Winden durch die Neufährer Mündung eine sehr starke Schwellung steht, durch welche die zur Verladung bestimmten, nur lose zusammengefügten Transporte aus den Exportlägern zerschlagen werden. Die aus dem russischen Originalverbande genommenen und in den Exportlägern bearbeiteten Hölzer so fest wieder zusammenzufügen, daß ihnen die Schwellung keine Gefahr bringt, würde zu hohe Kosten verursachen, als daß das Holz sie tragen könnte. Wir baten daher den Herrn Regierungs-Präsidenten um Aufstellung eines gegen die Schwellung Schutz gewährenden Pfahlwerkes bei Neufähr, erhielten aber unter dem 5. September 1900 den Bescheid, daß ein solches Pfahlwerk etwa 26 000 Mark kosten würde, und daß die Ausführung der Arbeit nur in Aussicht gestellt werden könne, wenn sich die Kaufmannschaft an der Aufbringung der Kosten betheilige. Wir haben darauf unter dem 14. November 1900 erwidert, daß wir unsre Erklärung hierüber zurückhalten müßten, bis sich übersehen lasse, ob eine Neubelastung unsres Holzhandels durch die in Aussicht genommene Einführung eines Holzlagergeldes stattfinden solle. Wäre das der Fall, so müsse nach unserem Dafürhalten staatsseitig auch alles geschehen, was zu einem sicheren Aufenthalt des Holzes in unserem Hafen erforderlich ist, und dazu gehöre vor allem

eine sichere Einfahrt in die Plehnendorfer Schleuse. Wie oben dargelegt (Abschnitt IV) ist die Frage über die Höhe des einzuführenden Holzlagergeldes noch in der Schwebe.

Lombardirung der bei Bohnsack lagernden Hölzer. Eine Erschwerung in der Benutzung der Holzlagerplätze bei Bohnsack lag bisher darin, daß die Reichsbank, weil sie die Sicherheit der Hafenanlage nicht für ausreichend hielt, trotz unsrer wiederholten Anträge die Lombardirung der dort lagernden Hölzer ablehnte. Nach der im Sommer 1900 vorgenommenen Verstärkung der gesammten Bepfählungsanlage erneuerten wir unsern Antrag unter dem 24. August 1900 und erhielten unter dem 19. Dezember 1900 zusagenden Bescheid; nur eichene Hölzer sollen, sofern der Verband der Traften nicht unzweifelhafte Sicherheit gewährt, von der Lombardirung ausgeschlossen werden.

Transitlager bei Bohnsack. An die Königliche Zollverwaltung hatten wir die Bitte um die Ausdehnung der Privattransitläger auf den Holzhafen bei Bohnsack seit 1895 wiederholt gestellt. Wir erneuerten unter dem 23. August 1900 auch diese Bitte, und zwar baten wir, die Transitläger sowohl auf die bereits fest vertheilten als auch auf die noch nicht vertheilten Lagerflächen auszudehnen. Unsrer Bitte wurde unter dem 9. September 1900 stattgegeben.

Bestandrevision. Die oben erwähnte Sturmfluth im Dezember 1899 hatte in Verbindung mit der langen Dauer des Winters die Bearbeitung und Fortbewegung der im Herbst 1899 hier angekommenen und in der oberen todten Weichsel untergebrachten Hölzer sehr erschwert. Dazu kam noch ein längerer Streik der Holzarbeiter im Frühjahr 1900. Es wäre deshalb mit den größten Schwierigkeiten verbunden gewesen, die Transitläger für die bestimmungsgemäß alljährlich vom 1. Juni an beginnende zollamtliche Revision in Stand zu setzen. Auf unsre Bitte vom 15. Mai 1900 hat der Herr Provinzial-Steuer-Direktor unter dem 12. Juni 1900 eine Hinausschiebung des Termins für die Bestandsaufnahmen der Transitläger bis zum Monat Juli angeordnet.

Angebliche Schädigung der Fischerei durch die Holzlagerung. Eine Anzahl von Bohnsacker Fischern hat bei dem Herrn Regierungs-Präsidenten Klage über die Schädigung geführt, welche der Ausübung der Fischerei durch die Holzlagerung bei Bohnsack angeblich zugefügt wird. Da die in Frage kommenden Wasserflächen von dem Magistrat verpachtet sind, so mußten wir, zur Aeußerung aufgefordert, dem Herrn Regierungs-Präsidenten anheimgeben, die Fischer mit ihren Ansprüchen an den Magistrat zu verweisen. Das ist geschehen, und obgleich wir einen Rechtsanspruch der Fischer nicht anerkennen können, so haben wir ihnen doch aus Billigkeitsgründen eine einmalige Entschädigung zugestanden, deren Vertheilung an die bedürftigeren unter den Fischern Herr Pfarrer Radtke in Bohnsack freundlichst bewirkt hat.

Bleihof. Der andauernde Rückgang unsres Stäbegeschäfts hat den Bleihofsinspektor veranlaßt, sein Amt am 31. März 1901 niederzulegen. Da der sehr mäßige Umfang des Stäbegeschäfts die Benutzung des werthvollen Lagerplatzes nicht rechtfertigt, so mußten wir dem Magistrat anheimgeben, den Bleihof als Stäbelagerplatz eingehen zu lassen und haben von einer Neubesetzung der Stelle Abstand genommen. Stabholz wird nunmehr lediglich auf Privatplätzen gelagert werden.

Durchlaßöffnungen am Legethor. Ueber die Festungsgräben am Legethor sollen an Stelle der jetzigen eisernen Brücken Eisenbahndämme mit Durchlässen, für die eine lichte Weite von 5 m vorgesehen war, hergestellt werden. Wir haben uns, von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zur Aeußerung aufgefordert, unter dem 7. Februar 1901 dahin ausgesprochen, daß wir im Interesse des Holzverkehrs eine Weite von 7 m für erforderlich halten, schon in Rücksicht darauf, daß die Thore der Steinschleuse, welche die Holztransporte, die durch die herzustellenden Durchlaßöffnungen gehen werden, ebenfalls zu passiren haben, dieselbe lichte Weite haben.

Holzhandelsgebräuche. Mit einem Neudrucke der Holzhandelsgebräuche, der sich nothwendig machte, haben wir eine gründliche Umarbeitung dieser Codification verbunden. Sie ist außerdem durch einen Abschnitt, der die Anlieferung zur Verladung mit Seeschiffen regelt, ergänzt worden. Damit hat der langgehegte Wunsch aller Betheiligten, daß über diese Frage allgemeine Grundsätze festgelegt werden möchten, Erfüllung gefunden. Nachträglich ist es uns dann auch noch möglich gewesen, eine Verständigung aller Betheiligten über ein Schema für die Steuermannszettel, welche über das an die Schiffe gebrachte Holz ausgestellt werden, herbeizuführen.

Holzhafen bei Schulitz. Von einer größern Anzahl von Interessenten ist bei der Königlichen Staatsregierung beantragt worden, statt des bei Thorn projektirten Holzhafens einen solchen Hafen 15 km stromabwärts auf dem linken Weichselufer auf dem Gelände von Weichselhof und Grätz anzulegen. Wir haben uns, von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zur Aeußerung über diesen Antrag aufgefordert, unter dem 10. September 1900 dafür ausgesprochen, daß, falls zwischen Thorn und Brahemünde ein Holzhafen gebaut werden soll, der Hafen in die Nähe von Thorn gelegt werde, und zwar in erster Reihe deshalb, weil der fragliche Hafen für uns vornehmlich als Nothhafen bei Hochwasser und Eisgang in Betracht kommt. In dieser Hinsicht ist die günstigste Stelle für ihn die möglichste Nähe der Grenze und der Zollabfertigungsstelle. Es ist von großer Wichtigkeit, ob die von Rußland kommenden Traften sogleich nach dem Ueberschreiten der Grenze bei Thorn, wo sie an sich zum Zwecke der zollamtlichen Revision längeren Aufenthalt nehmen müssen, oder erst 15 km weiter unterhalb den gesuchten Schutz finden. Des Weiteren kommt in Betracht, daß Thorn für den Handel mit dem wichtigsten Artikel „kiefernes Rundholz" schon jetzt Centralpunkt an der oberen Weichsel ist. Dort treffen die betheiligten Händler und Industriellen zum Abschluß von Geschäften zusammen, und es liegt auf der Hand, welche bedeutende Unterstützung dieser Handelsverkehr durch einen in der Nähe befindlichen Schutz- und Handelshafen erfahren muß. Es kommt dazu, daß die Lombardirung von Hölzern in einem Thorner Hafen wesentlich leichter sein wird, als in einem 15 km davon entfernten. Denn für die Beleihung würden auch bei dem letzteren in erster Reihe Thorner Bankfirmen in Frage kommen, und ein Bankhaus wird auf eine ihm leicht zugängliche Ware immer lieber Kredit gewähren, als auf eine Ware, deren Kontrolle ihm wegen großer Entfernung erschwert ist.

Zolltarifschema. In den Positionen 110 bis 115 des Entwurfs einer neuen Anordnung des Zolltarifs ist eine Trennung des Artikels Holz in die Artikel hartes und weiches Holz vorgenommen. In der oben (Abschnitt I) erwähnten Denkschrift haben wir uns gegen diese Trennung ausgesprochen und empfahlen, es bei der bisherigen einheitlichen Position „Holz" zu belassen. Zur Begründung führten wir aus:

> Der Holzhandel erfordert an sich schon sehr große Lagerflächen, und die Behandlung des Transitholzes ist eine sehr umständliche. Wird aber gar noch hartes und weiches Holz in den Zollsätzen unterschieden und muß infolgedessen der Transitlagerinhaber für beide Holzarten getrennte Lagerplätze einrichten, so erschwert ihm das das Geschäft in einer Weise, die einer völligen Unterbindung des Geschäfts nahe kommt.
>
> Außerdem ist darauf hinzuweisen, worauf schon die Begründung des Gesetzentwurfes, betr. den Zolltarif des Deutschen Zollgebietes vom 13. April 1879 aufmerksam macht, daß es auch vom zolltechnischen Standpunkte aus nicht räthlich ist, die Unterscheidung von hartem und weichem Holz, welche der bis 1865 giltige deutsche Zolltarif enthielt, wieder einzuführen, „weil die Transporte zu Wasser und zu Lande nicht selten in gemischten Holzarten bestehen" (Seite 60 der erwähnten Begründung, Nr. 132 der Drucksachen des Deutschen Reichstages, 4. Legislatur-Periode, II. Session).

c. Zucker.

Verkaufseinheit. Der Verein der Deutschen Zuckerindustrie, welcher, wie wir im vorigen Bericht mittheilten, angeregt hatte, Zucker nach einer Verkaufseinheit von 100 kg zu handeln, theilte uns das Ergebniß seiner Anregung mit und ersuchte uns mit Rücksicht darauf, daß eine Reihe von Handelsvertretungen sich für diese Verkaufseinheit ausgesprochen hatte, unsern ablehnenden Standpunkt aufzugeben. Wir mußten indessen mit Rücksicht auf den Export nach dem Auslande auch dieser Anregung gegenüber an der bisherigen Verkaufseinheit von 50 kg festhalten.

d. Wein.

Weingesetz. Der dem Reichstag vorgelegte Weingesetzentwurf enthält in § 5a wiederum die Bestimmung des vorjährigen Entwurfs, nach welcher den Beamten der Polizei und den von der Polizei beauftragten Sachverständigen die Befugniß eingeräumt wird, in die Räume, in denen Wein aufbewahrt, feilgeboten oder verpackt wird, einzutreten, daselbst Besichtigungen vorzunehmen und Proben zur Untersuchung zu entnehmen. Ganz abgesehen von der Belästigung, welche man mit dieser Bestimmung dem Weinhandel auferlegt, müssen wir in ihr eine vom Geiste des Mißtrauens gegen den Handel erfüllte Maßregel erblicken, die geeignet ist, den

reellen Weinhandel in den Augen der andern Handelszweige und des Publikums herabzusetzen. Wir haben deshalb den Reichstag unter dem 14. Februar 1901 gebeten, dem § 5a des Entwurfes eines Weingesetzes die Zustimmung zu versagen. Auch haben wir durch einen sachkundigen Vertreter — Herrn Konsul **Brandt** an einer von den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft am 22. April 1901 veranstalteten Versammlung, in welcher das ganze Weingesetz einer Berathung unterzogen wurde, theilgenommen.

e. Warenhandel.

Lagerung von Mineralschmierölen.

In unserem vorjährigen Bericht haben wir das Gutachten, welches wir zu dem von dem Herrn Handelsminister unter dem 12. März 1900 aufgestellten Entwurf einer Polizei-Verordnung für die Lagerung von Mineralschmierölen erstatteten, in seinen Hauptzügen mitgetheilt. Unter dem 21. Januar 1901 ging uns ein neuer Entwurf dieser Polizei-Verordnung zu, in welchem die meisten der Wünsche, welche wir in jenem Gutachten geäußert haben, berücksichtigt sind. Wir haben deshalb bezüglich dieses neuen Entwurfs nur die Bitte ausgesprochen, es möchte außer den darin vorgesehenen vier Klassen von Oelen noch eine fünfte Klasse gebildet werden, welche diejenigen Mineralschmieröle umfaßt, deren Entflammungspunkt über 180° C liegt und diese fünfte Klasse von jeder Beschränkung hinsichtlich der Lagerung befreit bleiben.

Fleischbeschaugesetz.

Der § 13 des Schlachtvieh- und Fleischbeschaugesetzes bestimmt in Absatz 2, daß die Einfuhr von Fleisch nur über bestimmte Zollämter erfolgen darf und der Bundesrath diejenigen Aemter bestimmt, bei welchen die Untersuchung des Fleisches stattfinden kann. Am 28. Juli 1900 fand eine Konferenz der betheiligten Lokalbehörden statt, in welcher erörtert wurde, ob Danzig hiernach als Einfuhrhafen für ausländisches Fleisch bezeichnet werden soll. Erforderlich ist hierzu, daß die nöthigen Einrichtungen für Untersuchungen und ausreichende Lagerhallen hergestellt werden. Da die Vertreter des Magistrats bezüglich dieser Punkte möglichstes Entgegenkommen der Stadt in Aussicht stellten, so ist zu hoffen, daß Danzig als Einfuhrhafen für ausländisches Fleisch erklärt werden wird.

Taraberechnung.

Von dem Allgemeinen Verband der deutschen Erwerbs- und Wirthschaftsgenossenschaften ist die Beseitigung der Brutto- für Nettoberechnung bei Zucker in Broden und gemahlen in Säcken, Rosinen und Korinthen, Mandeln, Pflaumen in Säcken, Pfeffer und Hülsenfrüchten und die Einführung einer zutreffenden Taraberechnung für Würfelzucker in Kisten, Kandiszucker, Schmalz, Aepfel in Fässern, Ringäpfel und Pflaumen in Kisten und Pflaumenmus angeregt worden. Wir haben hierzu unter dem 4. Januar 1901 das nachstehende Gutachten erstattet:

> Die Beseitigung der Brutto- für Netto-Berechnung sowie die Einführung einer zutreffenden Taraberechnung erscheint uns für die nachstehenden Waren ganz undurchführbar: Rosinen, Korinthen, Mandeln, Pflaumen in Säcken und Kisten, Pfeffer, Hülsenfrüchten, Aepfel in Fässern, Ringäpfel in Kisten, Pflaumenmus pp., denn sowohl bei Sack- als auch Kisten- und Faßverpackung ändert sich die Tara auf dem Transport durch Anziehen von Feuchtigkeit oder auch Austrocknen derartig, daß die am Abgangsorte festgestellte Tara nur ausnahmsweise mit der am Empfangsorte ermittelten identisch sein wird. Besonders frische Früchte verlieren bedeutend an Gewicht. Die Feuchtigkeit zieht zum großen Theile in die Tara, und das Verhältniß zwischen Nettogewicht und Tara erleidet daher bei diesen große Veränderungen. Vielleicht käme bei den genannten Artikeln die Einführung einer nach Prozenten des Bruttogewichts zu berechnenden Tara in Frage, die dann allerdings so hoch bemessen werden müßte, daß auch bei einem besonders ungünstigen Verhältnisse zwischen Nettogewicht und Tara der Detaillist keine Einbuße erleidet. Natürlich würde dabei die Ware in jedem Falle von vornherein höher bewerthet werden müssen.
>
> Bei Zucker in Broden und gemahlenem Zucker in Säcken läßt sich ebenfalls eine ganz genaue Tara nie feststellen, da sowohl die Papierumhüllung der Brode, als auch die leeren Säcke stets etwas (bis zu ½ kg) differiren.
>
> Brode werden stets von Detaillisten mit Papierumhüllung gewogen weiter verkauft. Bei Würfelzucker und Kandis in Kisten haben alle Raffinerien stets das Einlagepapier als Ware mitgewogen. Die hiesigen Zuckerraffinerien haben sich jedoch vor 2 Jahren schon bereit erklärt, auf Wunsch und gegen entsprechenden Preisaufschlag reine Nettoverwiegung zu berechnen.
>
> Bei Schmalz und Speisefetten ist festgestellt, daß die Fässer eine Durchschnittstara von 17 % haben, die auch von den Bezugsplätzen, falls nicht Originaltara gegeben wird, berechnet wird.
>
> Bei dem Eingießen des siedenden Schmalzes ziehen 1 bis 2 % der Ware in die Holztheile des Fasses ein, so daß schließlich nach Entleerung des Fasses eine Taradifferenz zum Nachtheil des Detaillisten konstatirt werden muß.
>
> Schließlich bemerken wir ergebenst, daß der Modus der Brutto- für Nettoberechnung schon so eingeführt ist, daß die Detaillisten bei jedem Artikel eine etwaige Taradifferenz kennen und zum Nettogewicht zukalkuliren.

f. Rhederei.

Seemannsordnung.

Zu dem Entwurf einer Seemannsordnung, welcher dem Reichstag zur Zeit zur Beschlußfassung vorliegt, haben wir unter dem 14. Januar 1901 die nachstehende Petition eingereicht:

In Abs. 2 des § 33 des Entwurfs einer Seemannsordnung wird bestimmt:

„An Sonn- und Festtagen dürfen, so lange das Schiff im Hafen oder auf der Rhede liegt, Arbeiten, einschließlich des Wachtdienstes, nur gefordert werden, soweit sie unumgänglich oder unaufschieblich oder durch den Personenverkehr bedingt sind."

Diesen Absatz hat die Kommission, welche in der vorigen Session den Entwurf einer Seemannsordnung berieth, mit großer Mehrheit durch die Worte ersetzt:

„Löschen und Laden ist an Sonn- und Festtagen verboten."

Da die Kommission, welche gegenwärtig den Entwurf beräth, annähernd ebenso zusammengesetzt ist, wie die Kommission der vorigen Session, so ist anzunehmen, daß von ihr ein gleicher oder ähnlicher Beschluß gefaßt werden wird.

Wir sind der Meinung, daß ein solcher Beschluß den eigenthümlichen Verhältnissen der Seeschiffahrt nicht Rechnung trägt und bitten, es bei der Bestimmung der Regierungsvorlage zu belassen.

Es kommt häufig vor, daß Schiffe am Sonnabend Abend ihre Beladung nahezu beendet haben und nur noch wenige Güter zur Kompletirung der Ladung übrig bleiben; oft ist auch die Ladung selbst beendet, und es bedarf nur noch des Uebernehmens von Bunkerkohlen. In solchen Fällen hat die Polizei bisher vielfach am Sonntag Morgen vor Beginn der Kirchzeit die Einnahme des Restes der Ladung oder der Bunkerkohlen gestattet. Die Annahme des angeführten Kommissionsbeschlusses würde das aber für die Folge unmöglich machen.

Man wird einwenden, daß den gewerblichen Betrieben auf dem Lande ja auch die Sonntagsarbeit, soweit sie nicht wegen der Natur des Betriebes unumgänglich erforderlich ist, verboten sei. Es ist aber zu beachten, daß die Lage der Rhederei eine wesentlich andere ist als die eines Fabrikbetriebes. Die Fabrik wird am Sonntag geschlossen, und die Ausgaben des Besitzers beschränken sich im wesentlichen auf die Kosten der Bewachung. Bei der Rhederei laufen auch am Sonntag die täglichen Kosten für Heuer, Verpflegung und Assekuranzprämie weiter. Wie hoch diese Kosten sind, dafür wollen wir als Beispiel nur die Versicherungsprämie anführen; sie pflegt für Ostseedampfer 7 % zu betragen, beläuft sich also bei einem mittelgroßen, mit 300 000 Mk. versicherten Schiff auf 21 000 Mk. im Jahr oder auf 57½ Mk. für 24 Stunden. Demgegenüber ist die auch bei Fabriken am Sonntag weiterlaufende Feuerversicherungsprämie minimal und beträgt im Durchschnitt nur den zehnten Theil der Seeassekuranz.

Ein absolutes Verbot der Sonntagsarbeit würde im besonderen die Ostsee-Rhedereien schwer schädigen und Mannschaft, Schiff und Ladung vermeidlichen Gefahren aussetzen. Bisher wurde, sobald starker Frost einsetzte, möglichst Tag und Nacht, an Wochentagen und Sonntagen, gearbeitet um das Schiff seeklar zu machen, sei es, damit ein Einfrieren oder Eisbeschädigungen im Hafen vermieden würden, sei es, sofern es sich um die namentlich in unserem Hafen einen sehr großen Raum einnehmende Beladung mit Holz handelte, das auf dem Wasser zum Schiff geflößt wird, um diese Beladung, die bei Frostwetter natürlich von Stunde zu Stunde schwieriger wird, noch zu beenden, sei es endlich, um das Schiff schnellstens aus der Ostsee herauszubekommen, ehe sich in den dänischen Gewässern Eis bildet. Oft kommt es dabei vor, daß es dem früher ausgegangenen Dampfer glückt, den Sund oder den Nordostseekanal unbehelligt zu erreichen, während der kurze Zeit später abgegangene im Eise stecken geblieben ist. Hierfür sind Stunden entscheidend. Nicht selten wird dann der im Eise stecken gebliebene Dampfer wochenlang mit größter Gefahr für die Mannschaft, die schweren Entbehrungen ausgesetzt wird, für das Schiff und seine Ladung in der Nähe der Küste herumgeschoben. In solchem Falle würde also die Mannschaft, in deren vermeintlichem Interesse das Verbot der Sonntagsarbeit erlassen werden soll, der in erster Reihe geschädigte Theil sein; sie würde, um der geschilderten Gefahr zu entgehen, sich gern der Sonntagsarbeit unterzogen haben, zumal sie ihr nach § 34 des Gesetzentwurfs als Ueberstundenarbeit vergütet wird.

Der Kommissionsbeschluß ist so allgemein gefaßt, daß man annehmen muß, er solle sich nicht nur auf deutsche, sondern auch auf fremde Häfen beziehen.

Auch dieser Umstand würde vornehmlich die Ostseerhederei belasten. Im Winter pflegt der Ostseeverkehr schwach zu werden. Der Ostseerheder sucht daher in dieser Zeit in anderen Meeren Beschäftigung für seine Schiffe. Diesem Streben kommt die neuerdings, namentlich in England mehr und mehr an Umfang gewinnende Vercharterung der Schiffe auf Zeit entgegen. Der Kaufmann, der ein Schiff in dieser Weise chartert, hat den Vortheil, daß er von dem Wechsel in der Höhe der Frachten unabhängig ist. Natürlich hängt das mehr oder weniger günstige Ergebniß eines solchen Geschäfts vor allem davon ab, daß die Zeit auf das Aeußerste ausgenutzt wird; dazu gehört aber in erster Reihe, daß die Aufenthalte in den Häfen nach Möglichkeit abgekürzt werden, denn der Geschwindigkeit der Fahrt von Hafen zu Hafen ist in der Leistungsfähigkeit der Maschinen eine feste Grenze gezogen. Wer wird aber in Zukunft deutsche Schiffe in dieser Weise miethen wollen, wenn in Häfen, in welchen die Sonntagsarbeit gestattet ist, Dampfer andrer Nationen laden und löschen, während die deutschen still liegen müssen?

In England wird bekanntlich die Sonntagsruhe strenger gewahrt als anderswo und doch kommt es in außerbritischen Häfen häufig vor, daß auf englischen Dampfern am Sonntag gearbeitet wird.

Es muß hier darauf hingewiesen werden, daß in manchen Häfen die Beladung der Schiffe mit bestimmten Massengütern nach der Reihenfolge der Einklarirung der Schiffe geschieht, so z. B. in englischen Kohlenausfuhrhäfen die Beladung der Kohlenschiffe. Käme die Reihenfolge der Beladung in einem solchen Hafen an ein deutsches Schiff an einem Tage, der in Deutschland Feiertag ist, während er es in England nicht ist, z. B. am Buß-

und Bettag, am 2. Weihnachtsfeiertag, am Charfreitag u. a., so müßte es übergangen werden und sich dann als letztes der Reihe wieder anschließen. Daraus würde sich für das deutsche Schiff ein überaus empfindlicher Zeitverlust ergeben.

Die deutsche Rhederei ist der ausländischen gegenüber schon schwer im Nachtheil durch die soziale Gesetzgebung. Sie hat aber die sich daraus ergebenden Lasten willig auf sich genommen. Auch die von der Seeberufsgenossenschaft erlassenen überaus strengen Unfallverhütungsvorschriften, deren Befolgung rigoros gefordert wird, bedrückt sie und namentlich die kleinen Schiffe schwer. Desto dringender muß die Forderung erhoben werden, daß ihr wenigstens nicht durch eine so weit gehende Bestimmung, wie es die der absoluten Sonntagsruhe ist, der Wettbewerb mit den Rhedereien andrer Länder unnöthigerweise erschwert wird."

In zweiter Reihe müssen wir uns gegen die Resolution wenden, welche die Kommission der vorigen Session zu § 53 des Entwurfs gefaßt hat. Sie lautet:

„Der Reichstag möge beschließen, den Reichskanzler zu ersuchen, bei den verbündeten Regierungen dahin vorstellig zu werden, daß dem Reichstage bald ein Gesetzentwurf unterbreitet werde, welcher besagt: Jedes Schiff ist vor seinem Ausgange aus einem deutschen Hafen einer Prüfung zu unterziehen, ob das Schiff in seetüchtigem Zustande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet, gehörig bemannt und verproviantirt, ob die Vorräthe an Speisen und Getränken genügend in gutem Zustande sind, ob die Geräthschaften zum Löschen und Laden tüchtig, ob die Stauung nach Seemannsgebrauch gehörig vorgenommen, ob das Schiff nicht überladen ist, ob es mit dem nöthigen Ballast und der erforderlichen Garnierung versehen ist. Vorhandene Mängel hat der Reichsbeamte abzustellen und bis zur Abstellung das Auslaufen des Schiffes zu verhindern."

Abgesehen davon, daß es kaum möglich sein dürfte, Personen zu finden, die im Stande wären, sich ein richtiges Urtheil über die in der Resolution gestellten vielseitigen Aufgaben zu bilden — u. a. darüber, wie die Ladung in den Räumen, deren Luken nach Seemannsbrauch gut verschalkt sind, gestaut ist — würden unabsehbare Streitigkeiten zwischen den Ladungsbesitzern und Kapitänen entstehen, wenn das segelfertige Schiff vom Reichsbeamten am Auslaufen verhindert würde. Jedes Konnossement enthält die Bedingung, daß, soweit Wind und Wetter es gestatten, nach beendeter Beladung das Schiff die Reise sofort anzutreten hat. Dem trägt sogar das Handelsgesetzbuch Rechnung, indem es die Fälle beschränkt, in welchen ein segelfertiges Schiff mit Beschlag belegt werden kann.

Viele überseeische Geschäfte werden jetzt mit der Bedingung abgeschlossen, daß die Ladung innerhalb einer festgesetzten Zeit zu verschiffen ist oder anzukommen hat, fast alle Dampfbootcharterpartien enthalten eine Klausel, nach welcher der Frachtabschluß rückgängig gemacht werden kann, wenn das Schiff im Ladehafen nicht an einem festgesetzten Tage eintrifft. Welche Unsicherheit im Verkehr würde entstehen, wenn es dem die Schiffe überwachenden Beamten freistände, nach Belieben jedes zum Abgehen fertige Schiff anzuhalten, bei dem ihm etwas nicht in Ordnung scheint? Und wenn sich der Beamte irrt — wenn z. B. die Pferde unter den Raaen, die er für morsch gehalten hat, sich als gesund erweisen, welche enormen Schadensansprüche werden an den Staat, der doch in solchem Falle jedenfalls für seinen Beamten wird eintreten müssen, gestellt werden?

Entscheidend für unsere Stellungnahme gegen die Resolution ist aber, daß die Nothwendigkeit einer solchen Ueberwachung durch nichts bewiesen erscheint. Unseres Erachtens haben sich die jetzt bestehenden Maßnahmen, durch welche der Gefährdung der Sicherheit der Mannschaft vorgebeugt wird, als ausreichend erwiesen.

Kein Lootsenkommandeur wird ein deutsches Schiff, welches ihm überladen scheint, aus einem Preußischen Hafen in See lassen. Der in der Fassung des Entwurfs verschärfte § 53 (früher § 47) der Seemannsordnung giebt den Schiffsleuten schon jetzt das Recht, wenn den wichtigsten in der Resolution angeführten Anforderungen nicht Genüge geleistet ist, Beschwerde bei dem Seemannsamte zu führen und Mangels Abhilfe die Entlassung zu fordern. Wenn von dieser der Schiffsmannschaft eingeräumten Befugniß so wenig Gebrauch gemacht ist, so ist, da der Arbeiter weder am Lande noch auf See sich Ungebührliches gefallen zu lassen pflegt, anzunehmen, daß die Schiffsleute wenig Grund zur Beschwerde gehabt haben.

Schließlich erlauben wir uns darauf hinzuweisen, daß jedes deutsche Schiff von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft besichtigt und klassifizirt, oder, wenn es nicht klassifizirt ist, alle zwei Jahre von den Beauftragten der Seeberufsgenossenschaft gründlich untersucht wird. Die letztere Untersuchung ist so strenge, daß sie zu fortwährenden Reklamationen seitens der wenig leistungsfähigen Besitzer und gleichzeitig Kapitäne von kleinen Fahrzeugen führt.

Wir bitten aus diesen Gründen, einer Resolution des vorbezeichneten Inhalts, falls sie wieder eingebracht werden sollte, die Zustimmung zu versagen.

Beschäftigung von Ausländern auf deutschen Schiffen.

Nach der Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 24. Januar 1893 sind Dienstleistungen von Indiern, Japanern, Chinesen, Malayen, Zanzibariten, Negern und andern farbigen Seeleuten auf deutschen Schiffen bei der Küstenfahrt in asiatischen, australischen, ost- oder westafrikanischen Gewässern, sowie in dem Verkehr zwischen asiatischen, australischen und ostafrikanischen Häfen oder zwischen diesen und europäischen Häfen nicht als eine Beschäftigung im Sinne des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes anzusehen. Der Vorstand der Seeberufsgenossenschaft hat beantragt, diese Bestimmung auf die Dienstleistungen aller farbigen Seeleute auszudehnen, insoweit sie auf Fahrten zwischen außereuropäischen Häfen und auf Fahrten zwischen europäischen und außereuropäischen Häfen beschäftigt sind, bei den letzteren Fahrten, sofern es sich um den Dienst in den Kohlen- und Kesselräumen von Dampfschiffen handelt und bei der Anmusterung im Auslande zugleich die Rückfahrt ausbedungen

ist. Der Herr Handelsminister theilte uns diesen Antrag mit der Weisung mit, uns darüber zu äußern, ob durch seine Annahme nicht für deutsche Heizer und Kohlenzieher die Gelegenheit zur Beschäftigung auf deutschen Seeschiffen vermindert und diese mehr und mehr auf ausländische Schiffe gedrängt werden und demgemäß der Wohlthat der Arbeiterversicherung verlustig gehen würden. Wir sprachen uns unter dem 21. Juni 1900 dahin aus, daß es sich bei der Verwendung farbiger Seeleute in außereuropäischen Gewässern meist nicht um eine Ersparniß handelt, da Farbige stets in wesentlich größerer (meist der doppelten) Anzahl wie Weiße eingestellt werden müssen und sich aus ihrer besonderen Verpflegung aus rituellen Gründen vielfach erhebliche Schwierigkeiten ergeben. Die Ursache der Verwendung Farbiger liege vielmehr in der Unmöglichkeit, den Schiffsdienst in den Tropen mit Weißen überhaupt aufrecht zu erhalten und in der Unmenschlichkeit, das weiße Personal häufigen Hitzschlägen auszusetzen. Uebrigens hat, wie wir hinzufügen wollen, die Technische Kommission für Seeschiffahrt zur Verringerung der Zahl der Selbstmorde unter dem niederen Maschinenpersonal die Einstellung Farbiger für den Tropendienst ausdrücklich empfohlen.

Konsulatsgebühren. Ein von dem Herrn Regierungs-Präsidenten erfordertes Gutachten über eine in Aussicht genommene Neuregelung der für die Schiffsmeldungen zu entrichtenden Konsulatsgebühren haben wir unter dem 1. Oktober 1900 dahin abgegeben, daß wir eine Herabsetzung der abgabenfreien Aufenthaltsfrist in einem Hafen von 48 Stunden (§ 2 Nr. 4 des Gesetzes vom 25. März 1880) auf 36 Stunden bei gleichzeitiger erheblicher Ermäßigung der Gebühren und ferner eine Befreiung derjenigen Schiffe von Konsulatsgebühren empfohlen haben, welche einen Hafen anlaufen, der nicht Sitz eines deutschen Konsuls ist. Wir wiesen bezüglich des letzten Punktes darauf hin, daß die Gebührenzahlung in solchen Häfen meist sehr umständlich ist, vor allem aber eine Belastung des Schiffes darstellt, der nur in sehr seltenen Fällen eine Gegenleistung des Konsuls entspricht.

Konnossementsstempel. Wegen des Konnossementsstempels haben wir an den Reichstag eine Eingabe gerichtet, in welcher wir, namentlich unter Hinweis auf die konkurrirenden russischen Häfen, in denen man eine solche Abgabe nicht kennt, in erster Reihe um Ablehnung dieser Abgabe baten; für den Fall aber, daß von dem Stempel nicht Umgang genommen werde, schlugen wir an Stelle der geplanten stufenweise gebildeten oder gar einer prozentualen Steuer im Interesse der Einfachheit der Abgabenerhebung einen Fixstempel vor, und zwar baten wir, die kleine europäische Fahrt, d. h. den Nordostseeverkehr bis zur Linie Dover-Calais, ganz freizulassen; für den übrigen europäischen Verkehr schlugen wir einen Stempel von 10 Pfennig und für den transatlantischen Verkehr einen solchen von 50 Pfennig für jedes Konnossement vor.

In dem unter dem 14. Juni 1900 erschienenen Gesetz ist unserem Wunsch wegen Einführung eines Fixstempels Rechnung getragen, und zwar ist bekanntlich für den Verkehr zwischen Hafenplätzen der Nord- und Ostsee, des Kanals und der norwegischen Küste ein Stempel von 10 Pfennig, für den übrigen Verkehr ein solcher von 1 Mark eingeführt worden.

Staatlich subventionirte Dampferlinie Danzig-London. Von dem Herrn Ober-Präsidenten wurde uns auf Anregung eines landwirthschaftlichen Vereins eine ihm zugegangene Eingabe, in welcher um Einrichtung einer staatlich subventionirten Dampferlinie Danzig-London gebeten wurde, zur gutachtlichen Aeußerung vorgelegt. Die Dampferlinie sollte namentlich dem Export der Erzeugnisse der am frischen Haff bestehenden Ziegelindustrie und dem Import englischer Kohlen dienen. Wir mußten erwidern, daß es der Einrichtung einer Dampferlinie Danzig-London nicht bedürfe, da eine solche seit etwa 50 Jahren betrieben wird, und zwar ohne jede staatliche Unterstützung. „Die Danziger Rhedereifirma", heißt es in unserem Bericht vom 26. Januar 1901, „welche die Linie betreibt, läßt wöchentlich in der Richtung von Danzig einen Dampfer gehen unter Einschiebung von etwa 25 bis 30 Extradampfern im Jahre je nach Bedarf; sie macht auch die Abfahrtstage regelmäßig durch Anzeigen in den Zeitungen bekannt. Die Annahme, daß England ein gutes Absatzgebiet für die Ziegelindustrie des Landkreises Elbing abgeben könnte, beruht auf völliger Unkenntniß der Thatsachen. Die Fracht für das Tausend Ziegel von hier nach London würde z. Zt. etwa 24 bis 30 Mark betragen; hierzu würden noch die auf 6 Mark anzu-

nehmenden Ueberladekosten aus dem Seeschiff in den Leichter treten, da Ziegel in London franko Leichterfahrzeug gehandelt zu werden pflegen. Der Preis für 1000 Ziegel franko Leichterfahrzeug London beträgt z. Zt. 33,65 Mark; der englische Hintermauerungsstein hat die Dimensionen 23. 11,5. 7,5 cm = 19,84 ccm, er ist also noch etwas größer als unser Normalmauerstein (25 12. 6,5. = 19,5 ccm). Die Frachtkosten von hier nach London würden also rund ebenso hoch sein, wie der Werth der Ziegel in London. Es ist also an einen lohnenden Export garnicht zu denken. Auch die Bemerkung, daß die Dampferlinie London-Danzig von Werth für die Kohlenversorgung unserer Provinz sein würde, ist uns unverständlich. London ist Kohlenimporthafen, der Export von Kohlen findet aus den schottischen, nordenglischen und den Häfen von Wales statt; für die Versorgung unserer Provinz mit englischen Kohlen hat also die Linie Danzig-London unmittelbar gar keine Bedeutung. Wenn das mittelbar doch der Fall ist, so liegt das daran, daß der Rheder die Schiffe, die von London nach Danzig nicht Ladung finden, häufig zur Kompletirung ihrer Ladung einen nordenglischen oder schottischen Kohlenhafen anlaufen läßt."

Desinfektion der Schiffe.

Im Gegensatz zu unsern Nachbarhäfen Stettin und Königsberg findet hier noch eine amtliche Desinfektion der eingehenden Seeschiffe zwecks Verhütung der Einschleppung der Pest durch Ratten statt. Diese ungünstigere Behandlung unsres Hafens erschwert uns die Konkurrenz mit unsern Nachbarhäfen. Wir haben deshalb den Herrn Minister der Medizinalangelegenheiten unter dem 11. April 1901 um Aufhebung der Maßregel gebeten. Unserer Bitte wurde stattgegeben.

Löschbedingungen.

Wie für eine Reihe von andern Artikeln, so ist es uns im vergangenen Jahre auch für die Artikel Quebrachoholz, Blauholz und Harz gelungen, eine Verständigung der Betheiligten über angemessene Löschzeiten herbeizuführen. Es soll, wenn die genannten Artikel in transatlantischen Seglern in unsern Hafen kommen, täglich von Harz ein Quantum von 300 Faß, von Blauholz ein solches von 35 Tonnen gelöscht werden. Für Quebrachoholz ist das tägliche Löschquantum bei Schiffen unter 1000 Tonnen Ladung auf 45 Tonnen, bei Schiffen von 1000 bis 1500 Tonnen Ladung auf 50 Tonnen und bei größeren Schiffen auf 55 Tonnen festgesetzt worden.

Wir haben uns bemüht, auch für Kohlen eine derartige allgemeine Abrede herbeizuführen, es ist uns das aber bis jetzt leider nicht gelungen.

Seemannsamt.

Für die Besetzung der erledigten Stelle eines zweiten Beisitzers des hiesigen Seemannsamtes haben wir den Schiffskapitän a. D. Herrn **Meßling** präsentirt. Es ist ihm vom Herrn Regierungs-Präsidenten die bezeichnete Stelle übertragen worden.

VIII. Verschiedenes.

Handelsauskunftsstelle.

Von dem Deutschen Handelstage ist die Frage angeregt worden, ob sich die Einrichtung einer Auskunftsstelle für den deutschen Handel empfiehlt. Nach unsrer Meinung wird die Thätigkeit, welche eine solche Stelle entwickeln könnte, soweit sie praktisch bedeutungsvoll und ausführbar ist, schon jetzt in ausreichendem Maße von den Handelskammern und kaufmännischen Korporationen ausgeübt. So wird z. B. unser Sekretariat in umfangreichem Maße für Auskünfte über Eisenbahntarife, in- und ausländisches Zollwesen, Statistik u. s. w. in Anspruch genommen. Was die Schiffsfrachten betrifft — denn auch darüber soll die Stelle Auskunft ertheilen, — so befürchten wir, daß die Auskunftsstelle bei dem fortwährenden Schwanken, denen diese unterworfen sind, nur selten in der Lage sein wird, zuverlässige Auskunft zu geben, namentlich solche Auskunft, die sich auch dann noch als zutreffend erweist, wenn die Verschiffung, für die sie verlangt wurde, zur Ausführung kommt. Wir haben uns aus diesen Gründen gegen die geplante Einrichtung ausgesprochen.

Ermittelung der Handelswerthe.

Eine Anfrage des Kaiserlichen Statistischen Amtes wegen Verbesserung der Ermittelung der Handelswerthe haben wir dahin beantwortet, daß für die Handelsstatistik die nach dem jetzt üblichen Verfahren ermittelten durchschnittlichen Jahres-Einheitswerthe genügen und daß

die von einigen Seiten angeregte obligatorische Werthdeklaration, sei es für die Einfuhr und Ausfuhr oder auch nur für die Ausfuhr allein, wegen der damit verbundenen Belästigung des Verkehrs unbedingt abzulehnen ist.

Reichsstempelgesetz. Unter dem 7. Juni 1900 haben wir an den Reichstag eine Petition gegen die Erhöhung der Tarifsätze des Reichsstempelgesetzes und gegen die Ausdehnung der Revisionsbefugnisse der Steuerbehörden auf Privatpersonen und auf Privatfirmen (§ 39 des Gesetzes) gerichtet. Obgleich ähnliche Petitionen dem Reichstag auch von einer Reihe andrer Handelsvertretungen zugingen, ist den geäußerten Wünschen bekanntlich keine Berücksichtigung zu Theil geworden.

Wechselstempel. Nach einem Erlaß des Herrn Handelsministers ist in Aussicht genommen, „unter Zusammenfassung und theilweiser Aenderung der jetzt geltenden Bestimmungen Ausführungsvorschriften zum Wechselstempelsteuergesetz zu erlassen.“ Wir haben nur zu § 24 des Entwurfs dieser Ausführungsvorschriften einen Wunsch zu äußern gehabt. In diesem Paragraphen wird nämlich bestimmt, daß bezüglich der Steuerfreiheit der Platzanweisungen eine Reihe von Nachbarorten als Ein Platz zu gelten haben. Wir vermißten bei der Aufzählung dieser Nachbarorte die Plätze Danzig und Neufahrwasser und baten den Herrn Minister, für deren Einfügung in die bezeichnete Reihe Sorge tragen zu wollen. „Denn“, führten wir aus, „wenn auch beide Orte räumlich weiter von einander entfernt sein mögen, als manche der in dem Entwurf aufgeführten Nachbarorte, so ist doch darauf hinzuweisen, daß die geschäftlichen Beziehungen zwischen Danzig und Neufahrwasser die denkbar engsten sind, wozu noch kommt, daß Danzig und Neufahrwasser politisch eine Gemeinde bilden, was bei keiner der bereits in das Verzeichniß aufgenommenen Ortsgruppen der Fall ist.“ Unsrer Bitte ist, wie die unter dem 8. März 1901 vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen zeigen, gewillfahrtet worden.

Börsengesetz. Die Handelskammer Frankfurt a. M. hat an den Herrn Handelsminister eine Eingabe wegen Revision des Börsengesetzes gerichtet. Wir haben uns dieser Eingabe unter dem 10. April 1901 angeschlossen, indem wir ausführten:

> Wenn auch an unserem Platze eine Fondbörse nicht besteht und Schädigungen der hiesigen Bankgeschäfte durch Differenzeinwand oder andere auf das Börsengesetz gestützte Einreden nur vereinzelt vorgekommen sind, schließen wir uns dennoch den Bestrebungen auf Beseitigung eines Gesetzes an, welches in den wenigen Jahren seines Bestehens einen höchst beklagenswerthen Einfluß auf die öffentliche Moral gehabt hat. Mag es minder gefährlich sein, wenn andern Ständen ein gesetzliches Privilegium gegeben wird, ein gegebenes Wort zu brechen, erzielten Gewinn einzustreichen, erlittenen Verlust von sich ab- und auf den gutgläubigen anderen Vertragschließenden zu wälzen, für den Kaufmannsstand, dessen Ehre mehr noch als in anderen Ständen in der getreuen Erfüllung des gegebenen Wortes liegt, ist es im höchsten Maße verderblich, wenn die sittliche Pflicht des Worthaltens auch nur die geringste Verletzung erfahren darf. Wie tief gewurzelt diese Anschauung im Handelsstande ist, mag daraus ersehen werden, daß wiederholt Kaufleute, die sich kraft des Börsengesetzes um die Erfüllung ihrer Verpflichtungen gedrückt haben, wegen unehrenhafter Handlungsweise durch Urtheil ihrer Standesgenossen vom Börsenbesuch ausgeschlossen worden sind. Welche Widersprüche zeitigt also das Gesetz! Die einfachsten Grundsätze der primitivsten Moral erfordern die Beseitigung einer solchen Anomalie und wir bitten Ew. Excellenz
>
> Ihren Einfluß für die Beseitigung der bezeichneten Uebelstände, mindestens für die in das Handelsregister eingetragenen Personen geltend zu machen.

Ausverkaufswesen. Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten ging uns ein Ministerialerlaß zu, welcher eine Aeußerung darüber verlangte, ob in Folge des Urtheils des Reichsgerichts vom 21. September 1897 (nach welchem die sogenannte Nachschiebung neuer Waren bei Ausverkäufen nicht schlechthin unzulässig ist) das Ausverkaufswesen an Umfang und Gemeingefährlichkeit zugenommen hat und ob etwa deshalb an eine Ergänzung des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs heranzutreten sein möchte. Außerdem wurden von uns Mittheilungen über die Form der Ausverkäufe, über die Art ihrer Ankündigung und über die Umstände, unter denen Nachschübe von Waren bewirkt zu werden pflegen, sowie eine Auskunft darüber verlangt, ob und unter welchen Voraussetzungen zur Realisirung eines Warenlagers im Wege des Ausverkaufs Nachschübe einzelner Waren als nothwendig betrachtet werden. Wir sprachen uns in unsrem Bericht dahin aus,

> daß wir eine Einwirkung der Reichsgerichtsentscheidung vom 21. September 1897 auf das Ausverkaufswesen an unserem Platze nicht wahrzunehmen vermocht haben. Auch das Gesetz

6*

zur Bekämpfung des unlautern Wettbewerbs hat das Ausverkaufsunwesen, soweit wir übersehen können, nicht eingeschränkt; nur den Erfolg scheint es gehabt zu haben, daß die Ankündigungen etwas vorsichtiger abgefaßt werden. Allerdings sind die Formen, die man wählt, um mit dem fraglichen Gesetz nicht in Konflikt zu kommen, meist so, daß die unaufmerksamen Leser — d. h. die überwältigende Mehrzahl aller Leser — das, worauf es zur Kennzeichnung der Art des Ausverkaufs ankommt, übersehen. So ist es nach wie vor im Schwange, daß man angeblich den Ausverkauf eines Konkurswarenlagers veranstaltet, aber bei dem Ausverkauf zugleich eine mehr oder minder große Menge andrer Waren verkauft. Die Ankündigung wird dann so abgefaßt, daß das Wort „Konkurswaren-Ausverkauf" in möglichst großen Lettern erscheint. In ganz kleinen Lettern wird dann hinzugefügt: „und Verkauf andrer Waren." Die Unterschrift lautet meistens „der Verwalter", was den Eindruck erwecken soll, daß es sich um einen gerichtlichen Ausverkauf handelt, und diesen Eindruck sucht man noch dadurch zu verstärken, daß nur eine beschränkte Verkaufszeit, etwa von 9 bis 12 Vormittags und 3 bis 6 Nachmittags, festgesetzt wird.

Neben den Konkurswaren-Ausverkäufen giebt es eine große Reihe von Formen der Ausverkäufe, durch die man, anscheinend eine billige Verkaufsgelegenheit bietend, das Publikum anzulocken versucht: „Ausverkauf wegen Umzugs", „wegen Umbaues des Ladenlokals", „wegen Brandschadens", „Ausverkauf havarirter Waren", „Weihnachts-Ausverkauf", „Inventur-Ausverkauf" sind einige der üblichsten dieser Ankündigungen. Es soll nicht gesagt sein, daß die angegebenen Gründe zuweilen oder sogar in vielen Fällen nicht in Wirklichkeit die Veranlassung des Ausverkaufs sind. Aber sehr häufig werden solche Ausverkäufe benutzt, um neben den havarirten oder zurückgesetzten u. dgl. Waren eigens für den Ausverkauf mit angeschaffte minderwerthige Waren an den Mann zu bringen. Es wird uns mitgetheilt, daß z. B. bei einem Ausverkauf havarirter Waren große Posten anderer Waren unter die Wasserleitung gelegt worden sind, um unter der Flagge „havarirte Ware" willige Abnehmer zu finden, die glauben, hier einen besonders vortheilhaften Kauf zu machen. Auch in den Inventur-Ausverkäufen werden vielfach besonders minderwerthige Waren angeschafft, die das Publikum dann scheinbar billig erwirbt. Inventur-Ausverkäufe von Zeit zu Zeit zu veranstalten, ist ja jedes Geschäft gezwungen, welches mit Waren handelt, die der Mode unterworfen sind, wenn anders es nicht seinen Laden mit Waren füllen will, die mit der Länge der Zeit geradezu unverkäuflich werden. Aber es werden, wie gesagt, häufig genug Waren mitverkauft, die eigens zu dem Zwecke erst angeschafft worden sind, beim Inventur-Ausverkauf unter der Flagge „zurückgesetzte Ware" abgesetzt zu werden.

Was die Frage der Nachschübe anlangt, so ist sie ja jedenfalls eine sehr schwierige. Richtig ist, daß ein Lager sich leichter ausverkauft, wenn es bis zuletzt eine gewisse Vollständigkeit aufweist. So wird z. B. ein Geschäft in Kleiderstoffen auch zweckmäßig bis zuletzt Futterstoffe mitführen und die letzteren also, wenn sie ausgegangen sind, auch während des Ausverkaufs nachzuschaffen wünschen. Nichtsdestoweniger möchten wir, weil sonst jede Kontrole unmöglich wird, empfehlen, diese Nachschübe zu verbieten, es sei denn, daß auf sie in der Ankündigung ausdrücklich hingewiesen wird. Mag das Lager sich dann auch etwas schwerer ausverkaufen, und darin eine gewisse Schädigung des Verkäufers liegen, so ist doch andererseits zu beachten, daß unter jenem Ausverkauf die weiter bestehenden Konkurrenzgeschäfte leiden. Das große Publikum lebt nun einmal des Glaubens, in jedem Ausverkauf werde ihm etwas geschenkt, und namentlich den Ausverkäufen wegen Geschäfts-Aufgabe, zu denen wohl in gewisser Hinsicht auch die Konkurs-Ausverkäufe zu rechnen sind, läuft es mit besonderer Vorliebe zu. Der Vortheil, der dem Veranstalter des Ausverkaufs aus dieser Neigung des Publikums erwächst, ist ein so großer, daß er den Nachtheil, der ihm durch das Verbot der Nachschübe zugefügt wird, wohl ertragen kann, zumal ihm jener Vortheil auf Kosten seiner Konkurrenz zu Theil wird.

Sonntagsruhe im Handelsgewerbe.

Der Magistrat fragte bei uns unter dem 20. Oktober 1900 an, ob durch Ortsstatut die Sonntagsarbeit für Engrosgeschäfte und Contore vollständig zu verbieten und der Schluß der Ladengeschäfte an Sonntagen auf spätestens $9^1/_2$ Uhr festzusetzen sein möchte. Wir haben beide Fragen verneint, und zwar aus folgenden Gründen. Ein vollständiger Schluß der Engrosgeschäfte und Contore würde sich mit den Bedürfnissen der Schiffahrt in keiner Weise vereinbaren lassen. Das Ein- und Auslaufen von Schiffen findet bekanntlich auch Sonntags statt, und sogar das Königliche Haupt-Zoll-Amt trägt diesem Umstande dadurch Rechnung, daß es am Sonntag Morgens und Mittags Schiffe abfertigt. Ebenso muß natürlich dafür Sorge getragen werden, daß am Sonntag auch die für den Schiffsverkehr unbedingt erforderlichen Contorarbeiten ausgeführt werden. Das erfordert aber weiter, daß nicht nur die an der Schiffsabfertigung unmittelbar betheiligten Contore, sondern auch diejenigen, die nur mittelbar daran betheiligt sind, wenigstens in gewissem, dem Nothdürftigsten entsprechenden Umfange am Sonntag offen gehalten werden. Der Kreis der letzteren ist aber bei den vielfachen Verschlingungen des Handelsverkehrs in keiner Weise so zu umziehen, daß man etwa für gewisse Kategorien von Contoren den gänzlichen Sonntagsschluß festsetzen könnte. Es wird also unseres Erachtens für Danzig als eine Stadt mit immerhin lebhaftem Seeverkehr dabei bleiben müssen, daß man in den Contoren der Engrosgeschäfte die Sonntagsarbeit in beschränktem Umfange zuläßt. — Was den Ladenschluß der Detailgeschäfte um $9^1/_2$ Uhr Vormittags betrifft, so ist unseres Erachtens der Detailhandel durch die Gesetze über die Sonntags-

ruhe und den 9 Uhr-Ladenschluß so neuen Verhältnissen gegenübergestellt, daß man erst einmal das völlige Einleben des Detailhandels in die neuen Verhältnisse abwarten sollte, ehe man ihm mit weiteren Maßnahmen, die seine Bewegungsfreiheit aufs Neue beschränken, entgegentritt.

Gewerbliche Kinderarbeit.

Des weiteren gingen uns vom Magistrat Vorschläge über eine Beschränkung der gewerblichen Kinderarbeit, welche im Reichsamt des Innern ausgearbeitet worden sind, zur Aeußerung zu. Wir haben uns für die möglichste Beschränkung der gewerblichen Kinderarbeit ausgesprochen.

Unfallversicherungsgesetz.

Von dem Reichsversicherungsamt ging uns die Anfrage zu, ob die Zutheilung der in § 1 Ziffer 7 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes bezeichneten Betriebe an die bestehenden Berufsgenossenschaften, und zwar

der Lagerungsbetriebe an die Speditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft,

der Holzfällungsbetriebe an die Holz-Berufsgenossenschaften,

der Beförderungsbetriebe an die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft,

oder die Zuweisung dieser drei Betriebsarten zusammengenommen an die Speditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft, oder ob die Errichtung einer neuen Berufsgenossenschaft, sei es für sämmtliche in Rede stehende Gewerbszweige, sei es für einzelne Arten von Handelsgewerben, mit welchen die fraglichen Betriebe verbunden sind, insbesondere für Holz- und Kohlenhandlungen befürwortet wird.

Wir haben uns unter dem 31. März 1901 dafür ausgesprochen, daß die Lagerungsbetriebe, einschließlich der Holz- und Kohlenhandlungen, an die Speditions-, Speicherei- und Kellerei-Berufsgenossenschaft, der vielleicht der kurze Name Lagerungs-Berufsgenossenschaft beizulegen wäre, die Holzfällungsbetriebe an die Holz-Berufsgenossenschaften und die Beförderungsbetriebe, je nachdem die Beförderung vorzugsweise zu Lande oder zu Wasser erfolgt, an die Fuhrwerks-Berufgenossenschaft oder an die Binnenschiffahrts- oder Seeberufsgenossenschaft zugetheilt werden. Der Errichtung einer neuen Berufsgenossenschaft, der alle drei Betriebsarten zuzuweisen wären, konnten wir nicht das Wort reden, denn es handelt sich unseres Erachtens um zu heterogene Betriebe, als daß sie unter eine gemeinsame Genossenschaftsform gebracht werden könnten. Auch würde die Auslösung derjenigen von diesen Betrieben, die bereits bestehenden Berufsgenossenschaften angehören, aus diesen die Berufsgenossenschaften unnöthig schwächen. Mehrere neue Berufsgenossenschaften aus den in Rede stehenden Betrieben zu bilden, halten wir deswegen für unzweckmäßig, weil diese Berufsgenossenschaften von zu kleinem Umfange sein und deshalb mit zu hohen Verwaltungskosten arbeiten würden. Es sollte unseres Erachtens alles vermieden werden, was zur Bildung neuer kaum lebensfähiger Berufsgenossenschaften führt.

Patentamt.

Dem Kaiserlichen Patentamt haben wir vielfach Gutachten über die Freizeicheneigenschaft gewisser Signaturen und Wortzeichen erstattet. So hatten wir uns über folgende Wortbezeichnungen zu äußern: Caloris, Perle, Schwefelkies, Altvater, Beefrine, Karlsbader Kaffee-Gewürz u. a. m.

Aichzwang.

Für den Fall der Einführung der periodischen Nachaichung ist aus Interessentenkreisen der Wunsch nach Einführung des Aichzwanges für Fässer, der bisher nur für den Weinhandel besteht, auf den Handel mit anderen Flüssigkeiten, etwa Bier, Obstwein, Trinkbranntwein, Petroleum, Spiritus und Oel, geäußert worden. Von der Kaiserlichen Normal-Aichungs-Kommission zur gutachtlichen Aeußerung hierzu aufgefordert, haben wir unter dem 6. Februar 1901 uns dahin ausgesprochen, daß eine Aichung der Fässer, in denen Spiritus, Oel, Petroleum u. s. w. gehandelt werden, bedeutungslos sein und lediglich eine unnütze Belästigung und finanzielle Belastung des Handels darstellen würde, weil diese Flüssigkeiten im Großverkehr lediglich nach Gewicht gehandelt werden. Dagegen wird Bier nach dem Volumen gehandelt, und wir haben uns deshalb, in Uebereinstimmung mit dem einmüthigen Votum der Betheiligten, für den Aichzwang für Bierfässer ausgesprochen. Die Betheiligten hoffen, daß dadurch die Grundlage des Bierhandels eine solidere werden wird, als sie es jetzt ist. Nur haben wir gebeten, die Gefäße vom Aichzwang auszuschließen, in denen Bier

nach dem Auslande verschickt wird. Diese Gefäße pflegen nicht zurückzukommen, und ihre Aichung würde daher, da sie nur für einen einmaligen Gebrauch des Fasses Bedeutung hat, pekuniär verhältnißmäßig schwer ins Gewicht fallen. Für Danzig handelt es sich dabei vornehmlich um das in Gebinden von etwa 13 l Inhalt nach England zum Export kommende Jopenbier. Dieser Export würde durch einen Aichzwang empfindlich getroffen werden.

Handelschemiker.

In einer von der Handelskammer Hannover einberufenen Versammlung von Vertretern einer großen Anzahl deutscher Handelskörperschaften, an der auch wir uns durch einen Abgeordneten betheiligten, ist eine „Vorschrift für die von den amtlichen Handelsvertretungen beeidigten und öffentlich angestellten Chemiker (Handelschemiker)" aufgestellt worden. Die Handelschemiker, welche sich zur Befolgung dieser Vorschrift verpflichteten, werden in eine Liste aufgenommen, deren Führung durch den Deutschen Handelstag erfolgt. In diese Liste sind bisher sechs hiesige vereidigte Chemiker aufgenommen worden. In § 3 der Vorschrift ist als Bedingung der Aufnahme in die Liste bestimmt, daß das Laboratorium die zur Ausführung der Untersuchung von Handelswaren erforderliche und dem Stande der chemischen Wissenschaft entsprechende Einrichtung besitzen muß. Die Prüfung der Laboratorien daraufhin, ob sie dieser Forderung genügen, hat auf unsre Bitte in bereitwilliger Weise Herr Dr. Helm vorgenommen.

Heizer- und Maschinistenschule.

Auf unsre Anregung hin haben sich die drei vereinigten Industriefachkommissionen mit der Frage der Errichtung einer Heizer- und einer Maschinistenschule beschäftigt. Von einer Fortbildungsschule für Dampfkesselheizer versprach man sich wenig Erfolg, erklärte vielmehr die Anstellung eines Lehrheizers für zweckmäßiger, und es soll diese Frage von dem Westpreußischen Dampfkesselüberwachungsverein weiter verfolgt werden. Dagegen war der Wunsch nach Errichtung einer Maschinistenschule ein allgemeiner. Der Staat verlangt insbesondere von den Rhedern die Anstellung geprüfter Maschinisten, es fehlt aber an Anstalten zu ihrer Ausbildung. Die Lage der Rheder wird sich demnächst dadurch noch ungünstiger gestalten, daß die neuen Prüfungsvorschriften, welche erlassen werden sollen, noch strenger sind als die bisherigen. Als Träger solcher Maschinistenschule könnte allerdings nach den in der Staatsverwaltung herrschenden Grundsätzen nur die Stadtgemeinde in Betracht kommen. Von sachverständiger Seite wurden die Kosten für die Errichtung einer Maschinistenschule auf mindestens mehrere Hunderttausend Mark angegeben, eine solche Belastung glaubte man aber der Stadt nicht zumuthen zu dürfen und empfahl daher, die Angelegenheit bis auf weiteres zurückzulegen.

Wir haben uns diesem Votum der vereinigten Industriefachkommissionen angeschlossen.

Rayonverhältnisse.

Unter dem 8. November 1900 haben wir an die Reichs-Rayonkommission die folgende Eingabe gerichtet:

Der Kaiserl. Reichs-Rayonkommission dürfte es nicht unbekannt geblieben sein, daß von der Königl. preußischen Staatsregierung zur Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse unserer Provinz und insbesondere unserer Stadt in erster Reihe eine kräftigere Entwickelung der Industrie angestrebt wird. Es dürfte sich aber ebensowenig der Kenntniß der Hohen Kommission entziehen, daß eine solche Entwickelung ein schweres Hemmniß an den Rayonbestimmungen findet, mit denen die Umgebung unsres Platzes belastet ist. Zwar sind in den letzten Jahren an einigen Stellen die Rayons gefallen, so auf der Nordfront der Stadtumwallung östlich vom Olivaer Thor und vor allem auf dem Holm. Aber diese Erleichterungen kommen nur industriellen Anlagen zu Gute, die erst in neuerer Zeit errichtet worden oder noch im Entstehen begriffen sind.

In voller Schwere lasten die Rayonbeschränkungen aber weiter auf dem größten Theil der Umgebung unsrer Stadt, und besonders hart leiden unter ihr die Werften, die sich auf Strohdeich, der Landzunge zwischen Mottlau und Weichsel, befinden. Sie empfinden es als eine unverdiente Zurücksetzung, daß ihnen versagt bleibt, was den neueren Anlagen auf dem Holm und dem linken Weichselufer unterhalb des Mottlauausflusses neuerdings gewährt worden ist.

Der Schiffbau dürfte Danzigs älteste Industrie sein; er hat seiner Zeit die heimische, einst stattliche Kauffahrteiflotte zum allergrößten Theil erbaut; nach dem Niedergang der Segelschiffahrt hat er seine Betriebe für den Eisenschiffbau umgestaltet und auch hierin den Bedarf der Danziger Rhederei zu einem großen Theil befriedigt. Aber auch darüber hinaus haben die älteren auf Strohdeich angesessenen Werften ihre Aufträge in erheblichem Umfange von auswärtigen Plätzen herbeizuholen gewußt und damit dargethan, daß sie den Konkurrenzkampf mit den unter wesentlich günstigeren Verhältnissen arbeitenden westlichen

Werften durchzuhalten bestrebt sind. Von den insgesammt 73 Schiffen und eisernen Fahrzeugen, die in den letzten fünf Jahren auf den beiden Werften von Klawitter und Johannsen fertiggestellt wurden, entfallen auf Danzig 16, auf andere deutsche Häfen 38 und auf das Ausland 19.

In diesen Ziffern spricht sich die Leistungsfähigkeit der hier bodenwüchsigen mittleren Schiffbauindustrie deutlich genug aus; aber es ist unter den Rayonbeschränkungen eine mühsame gequälte Arbeit, die sie vollbringen muß. Bei den in den letzten Jahren sich immer mehr vergrößernden Typen der Handelsschiffe ist es für die in Betracht kommenden Werften zur Nothwendigkeit geworden, ihre Anlagen so umzugestalten, daß sie für den Bau solcher größeren und schweren Schiffe ausreichen. Es fehlt ihnen hierzu nicht an dem erforderlichen Platz, wohl aber in Folge der Rayonbeschränkungen an der Möglichkeit, die erforderlichen Einrichtungen in massiver — und das ist in diesem Falle gleichbedeutend mit wirthschaftlicher — Weise herzustellen. Was den Werften an anderen deutschen Häfen möglich war: sich allein mit Rücksicht auf die Anforderungen der Schiffbaupraxis zu vervollkommnen und ihre Anlagen weiter auszubilden, das ist unseren älteren Privatwerften nicht beschieden gewesen. Sie haben vielmehr den Wettbewerb mit ihren Konkurrenten an anderen Plätzen unter den schweren Fesseln unzureichender Baulichkeiten durchführen müssen.

Mit den Fortschritten des Schiffsbaues häufen sich die Schwierigkeiten, unter denen sie leiden, und ihre Wettbewerbsfähigkeit wird ernstlich in Frage gestellt, wenn man ihnen auch nicht zubilligt, was den Anlagen auf dem Holm und dem gegenüberliegenden Weichselufer gewährt worden ist. Wir bitten deshalb ergebenst,

die Aufhebung der Rayonbeschränkungen auf Strohdeich verfügen zu wollen.

Wir erhielten zu unsrer Freude unter dem 9. Januar 1901 den Bescheid, „daß es angängig gewesen ist, das Gelände auf dem Strohdeich vorwärts der Bastionen Braunroß und Einhorn bis zum Stagnetengraben künftighin nur noch den Beschränkungen des dritten Rayons zu unterwerfen".

IX. Angelegenheiten der Korporation.

Rechnungslegung und Voranschlag.

Die Rechnung für das Jahr 1899 wurde in der Generalversammlung vom 29. Dezember 1900 entlastet und der Voranschlag für 1901 festgestellt. Der Hauptvoranschlag schließt in Einnahme und Ausgabe mit 83 175,52 Mk., der Voranschlag für die durchlaufenden Rechnungen in Einnahme und Ausgabe mit 272 574,48 Mk., so daß sich ein Gesammtvoranschlag für 1901 in Einnahme und Ausgabe von 355 750 Mk. ergab.

Korporationsrechnung für 1900.

Die Korporationsrechnung für 1900 lautet in gedrängter Uebersicht wie folgt:

Einnahme.

Tit.	I.	Zinsen vom Kapitalvermögen	12 188,70	Mk.
„	II.	Aufnahmegebühren	972,—	„
„	III.	Gebühren für Atteste	74,—	„
„	IV.	Börsenbeiträge	10 140,—	„
„	V.	Börsenstandmiethe	3 840,—	„
„	VI.	Börsenschrankmiethe	263,—	„
„	VII.	Verkauf von Drucksachen	180,60	„
„	VIII.	Korporationsbeiträge	14 822,50	„
„	IX.	Außerordentliche Einnahmen	11 520,—	„
		Summe der Verwaltungs-Einnahmen	54 000,80	Mk.

Ausgabe.

Tit.	I.	Gehalte und Remunerationen	15 419,44	Mk.
„	II.	Beiträge und Zuschüsse	2 078,50	„
„	III.	Beschaffung von Verkehrsübersichten u. s. w.	581,25	„
„	IV.	Börsenmiethe	5 640,—	„
„	V.	Ausgaben für den Artushof	479,56	„
„	VI.	„ „ das Haus Langenmarkt 45	1 023,51	„
„	VII.	Bureaubedürfnisse, Insertionen, Drucksachen	2 478,92	„
„	VIII.	Bibliothek, Zeitungen, Zeitschriften	759,47	„
„	IX.	Außerordentliche Ausgaben einschließlich Vermögensanlagen	13 052,68	„
		Summe der Verwaltungs-Ausgaben	41 513,33	Mk.

Das Vermögen der Korporation betrug Ende 1900	134 785,—	Mk.
bestehend in:		
1. angenommenem Werth des Grundstücks Langenmarkt 45 . .	15 000,—	Mk.
2. Kapitalfonds (Hypotheken und Effekten)	244 080,—	„
3. Vorschüssen einschließlich desjenigen für die Speicherbahn . .	12 894,58	„
4. Kassenbestand und vorübergehend angelegte Gelder	92 299,70	„
	364 274,28	Mk.
ab: besondere Massen als Passiva zu 1901	229 489,28	Mk.
wie oben	134 785,—	Mk.

gegen 129 397,06 Mk. im Vorjahre. Außerdem gehört der Korporation der mit 33 061,93 Mk. zum Jahre 1901 abgeführte Bestand des Pensionsfonds, welcher in den Passiven enthalten ist.

Von den mit dem Korporationsvermögen verwalteten Vermögensmassen sind die kleineren unter den außerordentlichen Einnahmen und Ausgaben enthalten. Ueber die Verwaltungs-Rechnung des Speicherbahn-Unternehmens ist in Abschnitt IV, über diejenige für das Eisbrechunternehmen in Abschnitt V eine kurze Uebersicht gegeben.

Die Speicherbewachung verursachte einen Aufwand von	4 432,09	Mk.
während die Einnahmen nur betrugen	2 800,—	„
so daß aus den Mitteln der Speicherbahn ein Zuschuß erforderlich war von	1 632,09	Mk.

Die Beamten der Speicherwache sind seit dem 1. April 1900 als Gemeindebeamte der Stadt Danzig angestellt und damit Mitglieder der Provinzial-Wittwen- und Waisenkasse geworden; ihre Versicherungspflicht nach dem Invalidenversicherungsgesetz hat aufgehört. Wir haben die Zahlung der Beiträge zu der Provinzial-Relikten-Kasse übernommen.

Die Stromwache hatte an

Einnahmen:	Uebernahme des Kapitalbestandes vom Jahre 1899	6 780,12	Mk.
	Zinsen	247,02	„
	Beiträge	2 158,85	„
		9 185,99	Mk.
Ausgaben:	Gehälter	634,—	Mk.
	Unkosten	310,83	„
	Abführung des Kapitalbestandes zum Jahre 1901 .	8 241,16	„
	wie oben	9 185,99	Mk.

Korporations-Mitglieder.

Zu unserer Korporation gehörten am Anfang des Jahres 1900 . .	349	Mitglieder,
es traten hinzu	27	„
und schieden aus	14	„
so daß am Anfange des Jahres 1901 vorhanden waren	362	Mitglieder.

X. Angelegenheiten der uns anvertrauten Stiftungen.

a. Kabrunsche Stiftung.

Kabrun'sche Stiftung.

Die Mittel der Stiftung dienen zur Unterhaltung einer Handelsfachklasse (Parallelklasse zur Untersekunda) an der Oberrealschule zu St. Petri und Pauli. Das Vermögen betrug Ende 1900 176 462,43 Mk. wobei der Werth des Hauses Hundegasse 10 und Hintergasse 42 mit 120 000 Mk. angenommen ist. Außerdem gehört der Stiftung die Umbaumasse für das Stiftungsgebäude; sie betrug Ende 1900 624,60 Mk. An den Magistrat wurden als Erträgniß der Stiftung für 1900 7473,80 Mk. abgeführt.

b. Kabrunsches Legat.

Kabrun'sches Legat.

Der Vermögensbestand war Ende 1899 . . . . 56 871,82 Mk.
Ende 1900 betrug er . . . . 55 793,53 „

Aus dem Einkommen des Legats sind 3445,80 Mk. zur Anschaffung von Kunstwerken verwendet worden.

c. Kaufmännischer Unterstützungsfonds.

Kaufmännischer Unterstützungsfonds.

Vermögensbestand Ende 1899 . . . . 23 653,38 Mk.
„ „ 1900 . . . . 23 905,28 „

Aus der Zinseneinnahme von 1220,38 Mk. wurden an 21 verschiedene Personen Unterstützungen in Beträgen von 10 bis 120 Mk. vertheilt.

XI. Seeschiffer-Armenkasse.

Seeschiffer-Armenkasse.

Vermögensbestand Ende 1899 . . . . 48 063,89 Mk.
„ „ 1900 . . . . 48 560,25 „

Der Vorstand hat uns die Rechnung gelegt und ist durch uns entlastet worden.

II.

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre 1900.

I. Getreidehandel.

Ausweislich der nachfolgenden Uebersicht der Bestände, Zufuhren und Abladungen sind nach Danzig zugeführt worden (t zu 1000 kg):

	Vom Inlande:	vom Auslande:	zus. 1900:	1899:	1898:	1897:
Weizen:	92 119	1 013	93 132	63 698	74 009	84 591
Roggen:	33 046	16 034	49 080	63 677	52 835	33 702
Gerste:	24 047	5 639	29 686	25 284	31 124	29 278
Hafer:	23 252	7 077	30 329	24 667	15 415	8 237
Hülsenfrüchte und Mais:	6 290	30 305	36 595	38 244	38 785	34 447
Oelsaaten:	8 642	12 967	21 609	29 600	29 096	25 683
zus. 1900:	187 396	73 035	260 431	—	—	—
1899:	173 435	71 750	—	245 170	—	—
1898:	139 368	101 896	—	—	241 264	—
1897:	111 337	105 601	—	—	—	216 938

Nach den uns zugänglich gewordenen Anschreibungen vertheilen sich die Zufuhren ausländischer Herkunft auf die einzelnen Verkehrsgebiete wie folgt:

Es kamen:	1900:	1899:	1898:	1897:
a) von polnischen Bahnstationen . .	3 024	7 123	4 466	9 367
b) von russischen „ . .	47 267	30 757	56 618	49 865
c) von den österreichisch-galizischen und rumänischen Eisenbahnen . .	12 083	10 487	10 668	8 940
d) auf der Weichsel	2 877	17 911	10 310	23 266
e) seewärts	7 784	5 472	19 834	14 163
zus.	73 035	71 750	101 896	105 601
Die seewärtigen Abladungen betrugen .	158 301	111 232	89 841	91 834

Unsere Getreidezufuhr ist demnach 1900 nur 15 000 Tonnen größer gewesen, als 1899. Dagegen sind die seewärtigen Verladungen um rund 47 000 Tonnen gestiegen. Sie betrugen etwa 64 Prozent der Zufuhr gegen 44 Prozent im Vorjahre. Die Vertheilung der Zufuhr auf solche inländischer und ausländischer Herkunft war bezüglich aller Getreidearten zusammengenommen etwa dieselbe wie 1899. Hinsichtlich der einzelnen Getreidearten ergeben sich aber bemerkenswerthe Verschiebungen. Die bedeutsamste unter diesen ist, daß die Zufuhr russischen Weizens in Folge Nichtgewährung der Reexpeditionstarife Seitens der preußischen Eisenbahnen ganz minimal geworden ist, während die inländische Zufuhr wiederum, wie in all den Jahren seit Aufhebung des Identitätszwanges und neuerdings seit Einführung des Ausnahmetarifs C 1, ein erhebliches Anwachsen (um 24 000 Tonnen) zeigt. Die russische Zufuhr hat den größten Theil des Jahres hindurch ganz geruht. Erst nach der Ernte kamen vereinzelt einige Ladungen russischen Weizens hier an. Stärker war die Zufuhr von russischem Roggen, aber diese Zufuhr drängte sich auf die Monate Mai bis August zusammen; während der übrigen Zeit des Jahres

hat die Roggenzufuhr aus Rußland ebenfalls nahezu gänzlich geruht. Vom Inland kamen 20 000 Tonnen Roggen weniger nach unserem Platze als 1899. Dagegen war die inländische Zufuhr von Gerste um 8000 Tonnen größer, während von Rußland 3000 Tonnen weniger herankamen als im Vorjahre. Bezüglich der übrigen Getreidearten sei nur bemerkt, daß die ausländische Haferzufuhr verhältnißmäßig reichlich war und daß von inländischen Oelsaaten nur etwa die Hälfte der Zufuhr von 1899 an unseren Platz kam.

Weizen. In den ersten Monaten des Jahres 1900 wurden die Getreidemärkte durch Befürchtung von Frostschäden in Frankreich wie in dem ganzen westlichen Kontinent beunruhigt. Es kam das nicht nur in den spekulativ angeregten Terminmärkten, sondern auch in einer allmählichen Preissteigerung für effektive Ware zum Ausdruck. Dabei blieben die sichtbaren Vorräthe Nord-Amerikas, wie die auf Europa schwimmenden auf einer ungewöhnlichen Höhe, während die Läger Großbritanniens zwar beträchtlich, doch nicht in der erwarteten Höhe zunahmen, ein Zeugniß für den durch die günstigen Lohnverhältnisse Europas und den billigen Preis gesteigerten Konsum. Zeitweise ungewöhnlich große Abladungen Argentiniens — bis zu 120 000 Tonnen in der Woche — drückten, aber nur vorübergehend, auf die Märkte. Die öffentliche Meinung bewerthete Juli-Weizen in New-York im Februar mit 74 Cents per Bushel, Anfang Mai mit $73^1/_2$ Cents, während Loco-Weizen im Februar 74 Cents, Anfang Mai 80 Cents notirte, ein Beweis für den starken, andauernden Bedarf Europas, bei dem Frankreich allerdings nicht betheiligt war, weil es selbst eine für den eigenen Bedarf ausreichende Ernte gehabt hatte. Das kalte trockene Frühjahr beeinflußte die Weizenfelder Englands, Deutschlands und Rußlands ungünstig, und als die Dürre eine vollständige Mißernte in mehreren Sommerweizenstaaten Nordamerikas wahrscheinlich machte, schnellten die Preise an den Terminmärkten Nordamerikas auf Herbstsichten um 25 Prozent in die Höhe und brachten den Herbstpreis beinahe auf dieselbe Höhe, wie den Preis für effektive Ware. Von den oben für Anfang Mai angegebenen Preisen stieg der Locopreis auf $95^1/_2$ Cents und der Septemberpreis auf $92^1/_2$ Cents. Europa folgte diesem Aufschwunge nur zögernd. Hier erreichte die Spekulation mit 167 Mk. für Loco-Weizen den höchsten Punkt. Nach starken Regenfällen beruhigten sich die Märkte im Juli, und die New-Yorker Notierungen für September-Lieferung gingen auf $81^1/_8$ Cents, also ungefähr den Loco-Preisstand im Mai, zurück.

Das andauernd schöne Wetter in den Monaten Juli und August beförderte das Reifen des Weizens außerordentlich. Der Schnitt begann in unserer Provinz Anfangs August, also wesentlich früher als man nach dem Stand des Weizens in den ersten Sommermonaten anzunehmen berechtigt war. Da der Weizen infolge der Trockenheit im Frühjahr allgemein kurz im Halme war und sich daher wenig Lagerkorn gebildet hatte, auch das Wetter dauernd günstig blieb, so machten die Ernte-Arbeiten schnelle Fortschritte. Der Drusch konnte deshalb sehr bald mit allen Kräften begonnen werden. Kurzes Stroh, gute Reife und volle lange Ähren erleichterten ihn sehr, und das hatte zur Folge, daß die Landwirthe im Herbste ein wesentlich größeres Quantum als sonst an den Markt bringen konnten.

Die große Zufuhr kam dem hiesigen Handel sehr überraschend. Die Mühlen hatten bald ihren Bedarf gedeckt, und der Export hatte in Erwartung einer normalen Zufuhr nur mäßige Verkäufe seewärts gemacht und zwar mehr auf spätere Sichten als auf prompte Verladung. Die Folge war, daß sich die Speicherräume rasch füllten Und wenn auch Verkäufe nach dem Auslande mit gutem Nutzen abgeschlossen werden konnten, so mangelte es an prompten Dampferräumen, um die Ware fortzuschaffen. Es mußte deshalb ein großer Theil der Weizenzufuhr unter großen Unkosten auf Speicher ohne Elevatoren geschüttet werden.

Der Hauptabzug unsrer Weizenzufuhr fand nach England statt, wo unser in ganz vorzüglicher Qualität und sehr hohem Qualitätsgewicht — bis 821 g pr. l — geernteter Weizen sehr willkommen war, da die dortige Ernte in mehr oder weniger schlechter Condition eingebracht worden ist. Auch Holland und Belgien traten als Käufer auf. Belgien verlangte besonders geringe blauspitzige Weizen. Diese mußten indessen wegen der Gefahr einer Nichtbewilligung von Einfuhrscheinen zu billigen Preisen auf Deklarationsschein als zollfreie Ware nach Westdeutschland verkauft werden. Nach Schweden und Dänemark waren nur vereinzelte Verkäufe zu erzielen, da diese Länder sich vorzugsweise aus der eignen guten Ernte und in zweiter Linie mit Provenienzen aus Vorpommern und Mecklenburg versorgten.

In den letzten Monaten des Jahres wurde unsre inländische Zufuhr sehr klein, die russische war, wie oben dargelegt, nahezu gleich Null. Der Absatz über See blieb dagegen ein verhältnißmäßig guter.

Roggen begegnete in dem ersten Theil des Jahres gutem Begehr in allen unseren Absatzgebieten. Hand in Hand damit ging ein allmähliches Anziehen der Preise, welches in den Monaten vor der Ernte ein so schnelles Tempo einschlug, daß Roggen mit Weizen mittlerer Güte zeitweise auf gleicher Preishöhe stand. Gegen Ende Mai wurde der Haupttheil der russischen Roggenernte von 1899, die bis dahin durch Staatslombarddarlehne zurückgehalten worden war, infolge Kündigung dieser Darlehne an den Markt gebracht. Die Zufuhren hielten bis in den August hinein an, und auch unser Platz konnte einen Theil davon, namentlich in Skandinavien, nützlich verwerthen. Schließlich waren die skandinavischen Märkte aber nicht mehr im Stande, die großen Mengen zu verbrauchen, und es mußte viel Roggen, obgleich er stark im Preise wich, zu Lager genommen werden. Diese Bestände sind dann nach Berlin und Stettin und nach Sachsen verkauft worden.

Die neue inländische Ernte, in Quantität weit hinter der vorjährigen zurückstehend, ist in ganz vorzüglicher Qualität eingebracht worden: Qualitätsgewichte von 768 g per l sind nichts Seltenes. Der Export in inländischer Ware — russische Ware aus der neuen Ernte blieb so gut wie ganz aus — war, der kleinen Zufuhr entsprechend, mäßig, nur vereinzelt waren Abschlüsse nach Dänemark, Schweden und Norwegen zu erzielen. Die Preise gaben von Beginn der Ernte an um etwa 8 Mk. für die Tonne nach, da die russischen Exporthäfen mit dringenden Offerten am Markte waren und große Abschlüsse zu ermäßigten Preisen nach allen Importländern machten.

In **Gerste** fand in der ersten Hälfte des Jahres ein kleines Exportgeschäft statt, namentlich nach dem Rheingebiet, in der Hauptsache fanden aber unsre Zufuhren am Platz und in dessen Umgebung Verwendung. Die Ernte ergab im Süden unsrer Provinz schöne helle Qualitäten, während unsre nähere Umgebung gelbe, zum Theil verregnete, braunspitzige, zum Mälzen weniger geeignete Gerste eingeheimst hat. Die Preise für Ware der neuen Ernte setzten hoch ein, da hiesige Brauereien, welche ihren Vorrath an Malz verbraucht hatten, nothwendig kaufen mußten und hohe Preise bewilligten. Der Export mußte, um Anerbietungen nach außerhalb machen zu können, sich an den Käufen betheiligen, es war ihm jedoch nicht möglich, zu den hohen Preisen Käufer zu finden, und erst als die Preise nach Erledigung der dringenden Käufe hiesiger Brauereien etwas zurückgingen, konnten Abschlüsse nach außerhalb zu Stande gebracht werden. Den besten Absatz fanden die grobkörnigen Chevaliergersten, und zwar sowohl nach West- und Mitteldeutschland wie nach England. Die Rheinplätze, welche für unsre vorjährigen Gersten regelmäßige Käufer gewesen waren, hielten sich nach der neuen Ernte sehr zurück. Der Grund hierfür war, daß die westdeutsche Gerstenernte sehr groß war und die dortigen Konsumenten ihr den Bedarf entnehmen konnten.

Hafer aus der großen und guten Ernte des Jahres 1899 fand flotte Aufnahme in allen für unsern Platz in Betracht kommenden Absatzgebieten. Die neue Ernte erreichte die vorjährige weder in Qualität noch in Quantiät. Trotzdem blieben die Preise mäßig, weil große Bestände aus der vorjährigen Ernte auf dem Markt lasteten. Ein Export von Hafer neuer Ernte fand hier und da nach Ostseehäfen statt. Für ein größeres Exportgeschäft fehlte es an Ware.

In **Hülsenfrüchten** war die Zufuhr das ganze Jahr hindurch schwach. Sie fanden ihren Absatz beinahe ausschließlich im Inlande zur Befriedigung des lokalen Konsums.

Oelsaaten der Ernte von 1899 sind unserem Platze im vergangenen Jahre vom Inlande nicht zugeführt worden, weil die kleine Ernte bereits im Jahre 1899 ausverkauft worden war. Von Rußland wurde die Zufuhr von Rübsen und Raps durch die Nichtgewährung der Reexpedition seitens der preußischen Eisenbahnen erschwert. Die früher nach Danzig gravitirenden Gegenden Rußlands finden es bei der großen Differenz der Bahnfrachten, die für diesen Artikel besonders schwer ins Gewicht fällt, vortheilhafter, von den zugleich Einlagerungsstellen darstellenden Eisenbahnknotenpunkten, wo eine Reexpedition zulässig ist, die Saaten über Odessa nach Holland und Belgien zu verladen, anstatt nach Danzig.

Da man eine kleine Rübsen- und Raps-Ernte befürchtete, so stiegen die Preise um so höher, je mehr man sich der Ernte näherte, und da sich diese Befürchtung sowohl im Inlande wie in Rußland bestätigte, hielt diese Preissteigerung auch nach der Ernte an. Unsere Zufuhren waren sehr klein und

wurden fast ausschließlich von der hiesigen Oelmühle aufgenommen, so daß nur ein sehr kleiner Export stattfinden konnte. Von Leinsaat wurden dagegen einigermaßen nennenswerthe Mengen von Rußland und Polen zugeführt, und diese fanden zu guten Preisen Absatz nach Westdeutschland und Holland.

* * *

Uebersicht der Bestände, Zufuhren und Abladungen von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten 1900

(in Tonnen zu 1000 kg).

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais.	Oelsaat:	Zusammen:
Speicherbestände Ende 1899	7 030	1 081	1 168	1 466	2 670	698	14 113
Zufuhren auf der Eisenbahn							
vom Inlande:	77 652	27 876	18 267	18 640	4 947	3 099	150 481
„ Auslande:	752	14 705	4 999	7 075	21 937	12 906	62 374
auf der Eisenbahn zus.	78 404	42 581	23 266	25 715	26 884	16 005	212 855
Zufuhren auf der Weichsel							
vom Inlande:	9 463	1 102	1 071	608	291	3 393	15 928
„ Auslande:	259	1 329	623	—	616	50	2 877
auf der Weichsel zus.	9 722	2 431	1 694	608	907	3 443	18 805
Zufuhren seewärts							
vom Inlande:	4	68	1 209	4	52	150	1 487
„ Auslande:	2	—	17	2	7 752	11	7 784
seewärts zusammen	6	68	1 226	6	7 804	161	9 271
durch Fuhre etwa:	5 000	4 000	3 500	4 000	1 000	2 000	19 500
Gesammtzufuhr einschl. Speicherbestände Anfang 1900:	100 162	50 161	30 854	31 795	39 265	22 307	274 544
Versand seewärts:	61 179	38 264	10 303	19 956	22 106	6 493	158 301
„ bahnwärts:	2 229	1 608	3 526	1 680	8 270	264	17 577
„ stromwärts:	60	1	1 119	354	1 439	134	3 107
Speicherbestände Ende 1900:	9 838	2 859	1 371	757	2 863	485	18 173
Verbrauch u. s. w. 1900:	26 856	7 429	14 535	9 048	4 587	14 931	77 386
zusammen:	100 162	50 161	30 854	31 795	39 265	22 307	274 544

* * *

Die **Zufuhren** mit der Eisenbahn (B) und auf der Weichsel (W) in den einzelnen Monaten des Jahres 1900 betrugen (t zu 1000 kg):

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusammen:	Zusammen:
Januar	B	6 932	2 655	1 932	2 225	1 840	1 338	—	16 922	16 922
	W	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar . . .	B	9 322	4 234	1 321	3 391	1 753	965	—	20 986	20 986
	W	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	B	8 450	4 259	1 922	4 177	1 666	1 425	—	21 899	22 012
	W	89	—	20	4	—	—	—	113	
April	B	2 907	2 102	1 021	2 172	1 091	1 735	—	11 028	13 238
	W	721	293	393	105	465	233	—	2 210	
Mai	B	1 875	2 706	825	2 432	989	385	—	9 212	11 875
	W	1 663	397	298	228	33	44	—	2 663	
Juni	B	948	5 220	935	2 333	628	373	—	10 437	11 316
	W	556	254	5	40	9	15	—	879	
Juli	B	1 254	6 830	155	3 580	306	820	—	12 945	13 148
	W	69	64	—	—	47	23	—	203	
August	B	8 983	4 114	2 464	527	355	1 097	—	17 540	20 366
	W	528	94	107	—	—	2 097	—	2 826	
September . . .	B	19 220	4 418	5 575	1 994	2 179	290	—	33 676	38 964
	W	3 766	757	452	40	4	269	—	5 288	
Oktober	B	6 534	1 862	1 656	871	5 671	2 497	—	19 091	22 170
	W	1 395	422	398	161	246	457	—	3 079	
November . . .	B	5 730	2 153	2 695	975	6 170	2 664	—	20 387	21 636
	W	722	140	9	30	98	250	—	1 249	
Dezember . . .	B	6 249	2 028	2 765	1 038	4 236	2 416	—	18 732	19 027
	W	213	10	12	—	5	55	—	295	
Zusammen . . .	B	78 404	42 581	23 266	25 715	26 884	16 005	—	212 855	231 660
	W	9 722	2 431	1 694	608	907	3 443	—	18 805	

* * *

Die **Speicherbestände** in den einzelnen Monaten des Jahres 1900:

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	Summa:
am 1. Januar 1900 .	7 030	1 081	1 168	1 466	2 692	597	14 034
„ 1. Februar „ .	6 124	1 020	884	1 339	2 695	477	12 539
„ 1. März „ .	6 171	2 795	908	1 380	2 760	279	14 293
„ 1. April „ .	6 320	2 257	1 464	1 587	2 217	99	13 944
„ 1. Mai „ .	5 078	1 855	870	1 023	2 117	341	11 284
„ 1. Juni „ .	4 186	1 069	547	763	1 707	135	8 407
„ 1. Juli „ .	2 289	2 474	111	1 301	1 515	201	7 891
„ 1. August „ .	1 438	3 069	42	2 570	1 231	158	8 508
„ 1. September „ .	4 712	3 993	1 152	1 673	1 138	349	13 017
„ 1. Oktober „ .	12 286	3 059	2 834	1 220	2 104	251	21 754
„ 1. November „ .	10 810	2 694	2 512	971	2 640	544	20 171
„ 1. Dezember „ .	8 504	2 602	1 815	684	2 552	461	16 618
„ 31. „ „ .	9 838	2 859	1 371	757	2 853	485	18 173

* * *

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusamm.:
Zufuhren einschl. des Bestandes vom Vorjahre	1900 . .	100 162	50 161	30 854	31 795	39 265	22 307	—	274 544
	1899 . .	66 693	66 788	27 419	27 953	39 879	30 640	—	259 372
	1898 . .	78 280	54 899	33 259	15 516	40 174	30 168	—	252 296
	1897 . .	90 802	41 500	31 884	8 908	38 881	27 776	—	239 751
	1896 . .	85 921	48 200	27 624	10 476	27 332	46 387	—	247 940
	1895 . .	88 072	52 640	23 023	7 593	23 818	49 865	—	245 011
	1894 . .	89 722	59 381	29 622	7 226	19 791	36 784	—	242 526
	1893 . .	102 246	69 161	20 132	6 029	15 237	31 559	—	244 364
	1892 . .	89 724	58 272	17 017	6 402	16 615	20 206	—	208 236
	1891 . .	119 205	41 252	17 077	5 738	23 704	26 989	—	233 965
	1890 . .	101 713	22 338	26 159	5 392	10 565	30 918	—	197 085
	1889 . .	162 836	32 433	39 351	4 117	16 189	24 993	—	279 919
	1888 . .	231 662	61 111	70 183	10 554	31 671	29 739	—	434 920
	1887 . .	164 117	39 922	34 024	8 199	18 778	37 074	—	392 114
	1886 . .	154 950	46 710	23 570	5 095	6 240	26 450	—	263 015
	1885 . .	172 763	51 566	28 326	5 763	12 704	25 792	—	296 914
	1884 . .	114 589	33 696	17 212	5 766	6 755	19 933	—	197 951
	1883 . .	213 930	61 920	27 262	7 995	15 357	14 010	—	340 477
	1882 . .	247 100	83 400	33 600	9 300	15 696	22 100	—	411 196
	1881 . .	166 440	34 243	20 490	7 235	8 292	22 470	—	259 170
	1880 . .	139 210	33 500	17 380	5 203	11 470	29 430	—	236 193
	1879 . .	268 300	52 950	29 930	4 480	8 500	36 590	—	400 750
	1878 . .	292 123	61 443	25 881	4 465	8 388	25 676	—	417 976
	1877 . .	237 991	43 958	21 404	5 100	9 258	14 421	—	332 132
	1876 . .	140 563	21 432	8 590	4 036	4 073	15 150	—	193 844
	1875 . .	176 294	25 228	8 683	4 732	2 095	22 077	—	239 109
	1874 . .	114 919	21 118	6 736	4 400	4 823	31 010	—	183 006
	1873 . .	95 272	24 479	10 178	4 267	13 403	25 365	—	172 964
	1872 . .	152 573	35 439	12 400	5 348	10 055	16 211	—	232 026
	1871 . .	194 691	80 505	13 262	4 671	17 998	11 793	—	322 920

* * *

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusamm.:
Verschiffungen seewärts	1900 . .	61 179	38 264	10 303	19 956	22 106	6 493	—	158 301
	1899 . .	28 310	35 916	6 761	13 830	20 780	5 635	—	111 232
	1898 . .	38 206	18 210	10 041	4 407	13 756	5 221	—	89 841
	1897 . .	51 658	14 592	5 332	248	15 549	4 455	—	91 834
	1896 . .	44 706	19 106	7 509	3 529	12 618	18 671	—	106 139
	1895 . .	30 348	19 021	8 247	2 107	17 458	14 682	—	91 863
	1894 . .	39 643	22 534	10 843	1 054	10 859	4 052	—	88 985
	1893 . .	40 793	43 849	10 571	1 431	9 203	4 072	—	109 919
	1892 . .	15 435	32 027	5 857	139	3 577	2 557	—	59 592
	1891 . .	49 978	13 555	8 875	945	17 220	9 910	—	100 483
	1890 . .	51 385	8 356	13 293	670	3 068	9 353	—	86 125
	1889 . .	111 670	13 529	27 222	157	9 518	10 632	—	172 728
	1888 . .	158 388	36 260	53 448	6 057	27 140	11 240	—	292 533
	1887 . .	97 766	18 723	21 113	2 094	11 927	8 869	—	160 492
	1886 . .	105 766	30 178	12 649	772	3 659	3 060	—	156 084
	1885 . .	115 342	29 558	16 322	539	9 745	4 560	—	176 066
	1884 . .	73 150	16 220	7 637	646	2 511	2 569	—	102 733
	1883 . .	164 960	42 740	19 422	3 231	11 658	3 980	—	245 991
	1882 . .	196 149	65 732	25 157	2 272	13 537	7 527	—	311 374
	1881 . .	124 887	19 682	10 501	641	2 240	5 494	—	163 445
	1880 . .	105 034	15 545	9 181	27	4 256	10 495	—	144 538
	1879 . .	231 150	17 500	14 130	—	5 810	11 350	—	279 940
	1878 . .	248 133	30 139	16 561	274	6 003	8 223	—	309 333
	1877 . .	196 594	9 697	9 915	993	5 976	4 203	—	227 378
	1876 . .	113 656	2 039	1 734	10	2 170	3 118	—	122 727
	1875 . .	143 558	3 522	2 136	391	1 391	10 099	—	161 097
	1874 . .	96 784	3 609	1 267	92	2 537	18 934	—	123 223
	1873 . .	76 689	7 897	4 468	830	10 478	10 820	—	111 182
	1872 . .	122 909	3 359	2 924	795	6 382	2 998	—	139 367
	1871 . .	179 530	57 857	9 839	786	14 964	9 424	—	272 400

Danzigs Getreideverschiffung 1900.

(Nach den Häfen der Bestimmung geordnet.)

Nach Häfen von:	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusammen 1900:	1899:	1898:
Großbritannien .	20 415	1 113	293	1 910	981	326	—	25 038	13 358	16 012
den Niederlanden	14 702	1 446	2 002	6 120	9 904	1 214	—	35 388	21 819	13 575
Belgien. . . .	5 075	50	150	549	2 474	53	—	8 351	2 036	4 093
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	7	—	7	—	605
Rußland . . .	—	667	1 501	—	—	—	—	2 168	8 354	3 251
Schweden . . .	12 147	14 929	1 250	—	11	—	—	28 337	27 427	18 932
Norwegen . . .	—	2 825	438	—	—	—	—	3 263	3 508	2 880
Dänemark . . .	4 419	9 936	6	4 039	845	626	—	19 871	13 513	13 387
Hamburg, Zollgebiet . . .	583	300	1 022	92	621	334	—	2 952	3 403	1 432
Hamburg, Freihafen . . .	—	—	—	—	645	82	—	727	1 485	1 077
Bremen, Hannover und Oldenburg	311	2 475	23	1 549	1 635	148	—	6 141	5 757	1 946
Bremerhaven-Geestemünde .	—	52	—	250	63	2	—	367	509	1 338
dem Rheingebiet .	2 694	412	1 435	382	1 473	812	—	7 208	3 788	1 210
Schleswig-Holstein u. Lübeck	157	135	1 786	544	765	357	—	3 744	1 950	2 954
Pommern . . .	676	3 924	397	4 521	2 687	2 530	—	14 735	4 123	6 980
Ostpreußen . .	—	—	—	—	2	2	—	4	202	169
Zusammen 1900:	61 179	38 264	10 303	19 956	22 106	6 493	—	158 301	—	—
1899:	28 310	35 916	6 761	13 830	20 780	5 635	—	—	111 232	—
1898:	38 206	18 210	10 041	4 407	13 756	5 221	—	—	—	89 841

Von den **Preisbewegungen** am hiesigen Markte giebt die folgende Tabelle eine ungefähre Vorstellung. Die angegebenen Preise gelten für die Tonne von 1000 kg netto, einschließlich 2 Mk. Faktoreiprovision loco, und zwar:

1. für Weizen a: Transitware, bunt, unverzollt,
   b: Ware des freien Verkehrs, bunt.
2. für Roggen a: unterpolnischer, unverzollt, b: Ware des freien Verkehrs, } 714 gr per l, für je 3 gr per l Mehrgewicht 0,50 Mk. Mehrpreis.
3. für Gerste: große inländische Brauerware.
4. für Hafer: inländischer.

1900.	Weizen a.	Weizen b.	Roggen a.	Roggen b.	Gerste	Hafer
Januar	—	134,67	—	131,45	124,68	111,63
Februar	—	135,52	—	133,85	125,76	115,98
März	—	131,83	102,00 ****)	132,52	124,29	118,97
April	—	136,76	105,68 ****)	137,38	127,68	122,99
Mai	—	141,25	106,57	142,37	131,10	129,04
Juni	—	146,12	109,11	145,26	133,54	129,01
Juli	—	146,39	106,30	137,08	145,00 *)	130,33
August	126,00 *)	148,64	96,85	130,79	143,84	127,10
September	124,67 **)	150,84	94,00 **)	128,82	139,20	127,00
Oktober	—	147,24	92,50 **)	126,35	135,88	124,98
November	—	146,32	—	125,58	132,60	124,13
Dezember	118,00 ***)	148,44	—	125,08	135,36	122,92
Jahresdurchschnitt 1900	—	142,80	101,61	133,08	133,26	123,63
„ 1899	117,21	151,11	106,72	139,45	131,93	125,34
„ 1898	148,73	178,74	110,95	142,86	144,18	137,97
„ 1897	131,50	165,12	—	119,30	134,06	128,41

*) Nur einmal im Monat notirt.
**) Nur zweimal im Monat notirt.
***) Nur dreimal im Monat notirt.
****) Nur viermal im Monat notirt.

II. Erzeugung und Vertrieb von Mehl und Kleie.

Aus der Uebersicht der hiesigen Produktion, der Zufuhren und Verladungen ergeben sich — abgesehen von denjenigen, nicht angeschriebenen Zufuhren, welche durch Landfuhre von Mühlen unsrer Nachbarschaft hierher gekommen sind — im Vergleich mit den vier Vorjahren die nachstehenden Summen:

t zu 1000 kg:

	1. Hiesige Produktion.	2. Zufuhr bahn-, strom- u. seewärts.	3. Zusammen (1 u. 2).	4. Abladung seewärts.	5. Versand bahn- u. stromwärts.	6. Zusammen (4 u. 5).
1900:	26 780	77 629	104 409	16 452	64 817	81 269
1899:	38 235	66 128	104 363	25 146	55 693	80 839
1898:	46 790	52 734	99 524	27 291	50 212	77 503
1897:	43 820	54 480	98 300	32 374	51 017	83 391
1896:	27 129	52 536	79 665	40 677	44 226	84 903

Der Betrieb der hiesigen sowie der in unsrer Umgegend befindlichen Wassermühlen wurde im verflossenen Sommer durch die ungewöhnlich große Dürre stark beeinträchtigt, wozu noch kam, daß viele Mühlen, die nicht in der Lage sind, das Wasser anzustauen, es an den Sonntagen, an welchen sie jetzt gesetzlich zum Stillstand gezwungen sind, unbenutzt abfließen lassen müssen, wodurch ihnen gerade in dem trocknen Jahre 1900 eine große Einbuße erwachsen ist. Dazu kommt, daß die Mühlen durch die im Anfang des Sommers eingetretene Steigerung aller Arbeitslöhne eine erhebliche Mehrbelastung erfahren haben. Das fällt namentlich bei größeren Betrieben ins Gewicht, weil diese nach dem starken Rückgang des Exports, der infolge der neuen Zollabfertigung nach Typen eingetreten ist, für ihren Absatz fast gänzlich auf das Inland angewiesen sind und hierbei mit den früher das Inland hauptsächlich versorgenden Provinzmühlen eine harte Konkurrenz zu bestehen haben, wodurch der Fabrikationsnutzen aufs äußerste herabgedrückt wird.

Trotz dieser ungünstigen Lage der Mahlmüllerei sind im vorigen Jahre noch mehrere neue Dampfmühlen in der Provinz erbaut worden, die sich durch augenscheinlich nicht die Selbstkosten deckende Mehlangebote Kundschaft zu erwerben suchen und dadurch den älteren Mühlen erheblichen Schaden zufügen.

Die zu Futterzwecken dienenden Nebenprodukte der Mahlmüllerei fanden recht guten Absatz, da bei der Dürre des Sommers sowohl der Heuertrag wie die Viehweide vielfach unzureichend waren und Kleiefütterung aushelfen mußte.

Die am 28. September 1899 durch Brand zerstörte Danziger Oelmühle konnte den Betrieb der Mahlmühle am 1. Juni 1900 wieder aufnehmen. Der Betrieb ist automatisch, die Leistung beträgt für 24 Stunden 30 bis 35 Tonnen Rohmaterial.

Neben der Danziger Oelmühle besteht hier eine zweite mit Dampf betriebene Mühlenanlage in den „Preußischen Kunstmühlenwerken Hermann Teßmer." Sie beschäftigt sich mit der Herstellung von Grützen und Graupen aus Gerste, von Schälerbsen und der Fabrikation von Hafergrütze und Haferblättchen. Es wurden von diesem Werk etwa 4800 Tonnen Gerste, 1200 Tonnen Erbsen und 450 Tonnen Hafer verarbeitet.

* * *

Von den 5 Danziger Wassermühlen und der seit 1884 betriebenen Dampfmahlmühle der Danziger Oelmühle „Petzig & Co." sind an Getreide ungefähr dz.:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
vermahlen:					
Weizen	208 890	181 690	255 670	257 800	184 740
Roggen	66 950	213 090	223 400	192 800	92 005
zus.	275 840	394 780	479 070	450 600	276 745
daraus **gewonnen:**					
Weizenmehl und Weizengries	152 200	133 000	183 600	184 300	130 700
Roggen- u. Schrotmehl	42 200	143 350	151 200	138 700	66 950
Kleie und Futtermehl	73 400	106 000	133 100	115 200	73 635
zus.	267 800	382 350	467 900	438 200	271 285
Zugeführt wurden von Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie:					
bahnwärts: Mehl	71 750	55 975	49 950	50 112	51 723
„ Kleie	642 830	516 250	411 795	431 768	411 760
zus.	714 580	572 225	461 745	481 880	463 483
stromwärts	60 595	66 125	41 375	49 990	54 470
seewärts	1 110	22 934	24 215	12 933	7 411
Gesammtzufuhr	776 285	661 284	527 335	544 803	525 364

* * *

Versand seewärts: dz zu 100 kg:

nach	Weizenmehl	Roggenmehl	andres Mehl	Graupen, Gries rc.	Kleie	zusammen 1900:	1899:	1898:
Ost- und Westpreußen	165	—	—	614	—	779	2 416	1 218
Pommern	27 331	7 711	2 097	5 171	23 075	65 385	67 610	68 209
Schleswig-Holstein und Lübeck	3 064	1 998	—	1 056	2 253	8 371	9 733	5 318
Hamburg-Zollgebiet	710	710	—	134	1 297	2 851	36	24 029
Bremen, Hannover, Oldenburg	2 273	1 652	—	2 291	529	6 745	1 942	8 480
dem Rheingebiet	4 902	10 624	—	167	—	15 693	17 187	18 145
Hamburg-Freihafen	—	505	—	79	—	584	3 205	4 310
Bremerhaven	609	135	—	326	—	1 070	1 461	30
Belgien	4 075	1 050	—	535	—	5 660	599	11 380
Dänemark	1 634	5 037	2 873	2 523	17 769	29 836	19 853	8 958
Frankreich	—	—	—	—	—	—	—	9 822
Großbritannien	157	667	—	—	—	824	4 217	5 767
Niederlande	16 803	8 644	139	603	—	26 189	26 749	35 217
Schweden	—	104	—	—	325	429	15 038	4 653
Rußland	—	99	—	—	—	99	81 416	67 378
zusammen 1900	61 723	38 936	5 109	13 499	45 248	164 515	—	—
1899	55 627	131 210	3 676	13 560	47 389	—	251 462	—
1898	95 982	135 188	6 132	9 898	25 714	—	—	272 914

Versand bahnwärts von Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie:

dz. zu 100 kg.

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:	1895:
nach West- und Ostpreußen	379 075	350 145	325 775	350 145	303 255	283 665
„ dem übrigen Deutschland	220 175	127 665	109 915	101 810	82 985	92 306
„ Polen	4 215	4 475	2 525	785	1 045	640
zus.	603 465	482 285	438 215	452 740	387 285	376 611
Versand stromwärts:	44 705	74 640	63 900	57 430	54 975	54 620
Gesammtversand	812 685	808 387	775 029	833 914	849 028	863 749

* * *

Großhandelspreise für Mehl und Kleie in Danzig.

(Durchschnittspreise für dz. in Mark.)

1900:	Weizenmehl:		Roggenmehl:		Grobe Weizenkleie:	Roggenkleie:
	transito:	Inland:	transito:	Inland:		
Januar	13,75	18,50	13,25	18,75	8,70	8,80
Februar	14	18,75	13,25	18,75	8,70	8,60
März	14	18,75	13,25	18,75	8,80	8,80
April	14,50	19,25	14	19,80	8,80	9
Mai	15,25	20	14,50	20	9	9,20
Juni	15,75	20,50	14,50	20	9	9,40
Juli	15,25	20	14	19,50	9	9,60
August	15	19,75	14	19,50	8,90	9,20
September	15,25	20	14	19,50	8,80	9
Oktober	15	19,75	13,50	19	9	9,20
November	14,75	19,50	13	18,50	8,80	9
Dezember	14,50	19,25	12,50	18	8,60	8,80
1900	14,75	19,50	13,64	19,14	8,85	9,07
1899	16,33	20,83	15	19,50	8,68	9,07
1898	21	25,50	15,81	20,31	8,27	8,77
1897	18,44	22,94	11,69	17,19	7,07	7,47
1896	15,42	19,92	10,92	16,42	7,47	7,51

Die **Weizenstärke-Fabrik** der „Danziger Oelmühle Patzig & Co.“, die am 28. September 1899 durch Brand zerstört worden war, konnte den Betrieb Mitte September 1900 wieder aufnehmen. Sie hat produzirt:

1900:	3 600 dz. Stärke	und	800 dz. Kleber,
1899:	9 950 „ „	„	3 020 „ „
1898:	14 000 „ „	„	2 700 „ „
1897:	22 000 „ „	„	4 500 „ „

Die Fabrikate fanden zu rentirenden Preisen im Inlande schlanken Absatz. Obgleich auch die Aussichten für einen Export nach dem Auslande sehr günstig waren, so war ein solcher doch infolge der Belastung des Rohmaterials mit einem Zoll von 35 Mark für die Tonne ausgeschlossen. Die Fabrik hat sich wegen Errichtung einer Transito-Stärkefabrik an den Herrn Finanzminister gewendet, hat aber, obgleich ihre Eingabe von dem Herrn Ober-Präsidenten, dem Herrn Provinzial-Steuer-Direktor und der westpreußischen Landwirthschaftskammer befürwortet worden ist, abschlägigen Bescheid erhalten. Es ist

auf das Tiefste zu beklagen, daß eine hier bodenwüchsige Industrie durch steuerliche Hemmnisse an ihrer Entfaltung gehindert wird, und entzieht sich unserem Verständniß, wie sich diese ablehnende Haltung mit dem Bestreben der Königlichen Staatsregierung, im Osten die Industrie zu heben, vereinbaren läßt.

* * *

III. Erzeugung und Vertrieb von Oel und Oelkuchen.

Von **Rüböl** in Fässern sind nach den zollamtlichen Anschreibungen von Danzig aus **seewärts verladen** worden:

	dz zu 100 kg: 1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
nach Großbritannien	14 500	948	—	3 234	31 337
„ Dänemark	—	—	—	—	69
„ Schleswig-Holstein und Lübeck	63	317	144	308	6
„ Hamburg	—	4	573	1 534	754
„ Pommern und Ostpreußen	217	753	182	1 545	21
„ Hannover-Oldenburg-Bremen	3 395	3 426	3 313	1 575	207
„ dem Rheingebiet	35 298	49 217	33 025	31 086	35 818
über niederländische Häfen	6 129	7 409	11 769	22 700	14 905
„ belgische Häfen	6 252	8 389	8 200	9 398	15 076
zus.	65 854	70 463	57 206	71 380	98 193

ferner von **Oelkuchen:**

nach Großbritannien	—	—	250	—	—
„ den Niederlanden	—	—	687	235	—
„ Dänemark	10 250	41 284	38 760	32 698	56 637
„ Schweden	33 955	26 150	17 984	27 917	38 655
„ Norwegen	—	—	—	1 000	—
„ deutschen Häfen	5	100	500	200	—
zus.	44 210	67 534	58 181	62 050	95 292

Dieser Ausgang seewärts entstammt überwiegend der hiesigen Produktion der Danziger Oelmühle, welche nach ihren Angaben producirt hat:

1900: 71 200 dz Rüböl und 140 000 dz Oelkuchen.
1899: 64 400 „ „ „ 126 800 „ „
1898: 62 700 „ „ „ 123 500 „ „
1897: 82 500 „ „ „ 162 000 „ „

Es wurden davon an rohem und raffinirtem **Rüböl** verkauft: dz zu 100 kg:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
nach dem Rhein und Elsaß-Lothringen	42 000	54 400	52 000	75 000	63 000
„ England	15 000	940	—	2 500	30 000
„ Hamburg und Bremen	—	—	5 000	2 000	500
am Orte und in der Provinz	14 200	9 060	5 700	3 000	1 000
zus.	71 200	64 400	62 700	82 500	94 500

* * *

Die Exportpreise für rohes Rüböl stellten sich hier für den dz netto, Faß gratis, frei an Bord des Seeschiffes, ohne Rückvergütung von Zoll, in den einzelnen Monaten des Jahres 1900 wie folgt: Mk.

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
50½	51½	54	55	57	56½	56	56¼	61	62	61½	60

Hieraus berechnet sich ein Jahresdurchschnitt von 56,77 Mk. gegen 47,48 Mk. im Jahre 1899.

Von den auf der Danziger Oelmühle i. J. 1900 hergestellten 140 000 dz **Oelkuchen** sind 54 000 dz — gegen ca. 63 400 dz im Jahre vorher — nach Dänemark und Schweden verladen worden, während rund 86 000 dz — gegen 63 400 dz im Jahre 1899 — in den inländischen Verbrauch übergingen.

Die hiesigen Preise für Oelkuchen schlossen am Ende des Jahres für den dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Hiesige Rübkuchen D. O. . . . . . . Mk.	12	11,50	11,50	11,25	8,75
„ Leinkuchen . . . . „	15	13,50	12,50	12	10

Unsere Zufuhr von Rüb- und Leinkuchen betrug in dz:

	1900	1899	1898	1897	1896
bahnwärts von Rußland und Polen	16 580	37 220	41 675	30 360	20 375
seewärts von Frankreich	10 995	—	—	—	—
„ „ Großbritannien	905	1 447	1 198	202	1 177
„ „ Holland und Belgien	2 226	—	99	—	—
„ „ Dänemark	1 319	—	153	—	—
„ „ Pommern	—	229	1 606	198	371
„ „ Schleswig-Holstein und Lübeck .	3 765	4 370	8 617	13 883	9 901
„ „ Hamburg	6 306	1 660	31 162	13 236	9 778
„ „ Bremen	—	961	599	150	—
„ „ den Ver. Staaten von Amerika .	—	2 352	5 874	—	—
	42 096	48 239	90 983	58 029	41 602
Dazu die hiesige Produktion mit . . .	140 000	126 800	123 500	162 000	162 000
ergiebt zus.	182 096	175 039	214 483	220 029	203 602

Versandt sind an Oelkuchen:

	1900	1899	1898	1897	1896
seewärts	44 210	67 534	58 181	62 050	95 292
bahnwärts	126 695	121 710	119 180	127 165	116 835
zus.	170 905	189 244	177 361	189 215	212 127

Von dem Versand bahnwärts gingen nach:

	1900	1899	1898	1897	1896
West- und Ostpreußen	109 820	98 430	91 925	102 035	99 265
dem übrigen Deutschland	16 695	23 280	26 950	25 130	17 570
Polen	180	—	200	—	—
Oesterreich-Ungarn	—	—	105	—	—

Von den rund 21 590 t Oelsaaten, welche im Kalenderjahre 1900 auf der Danziger Oelmühle verarbeitet worden sind, waren etwa 7590 t inländischer und 14 000 t ausländischer Herkunft, gegen 9500 und 10 000 t im Vorjahre.

Die inländische Rübsenernte war sehr klein; Ostpreußen hatte sogar eine totale Mißernte. Der Danziger und Marienburger Werder lieferten etwa 4000 Tonnen sehr oelreichen Raps, welcher zu Preisen die allmählich von 248 bis 270 Mark stiegen, aus dem Markt genommen wurde.

In Rußland war sehr viel Winterrübsen und Winterraps angebaut worden; namentlich versprachen, Wolhynien, Bessarabien und Podolien eine große Ernte. Alle Hoffnungen wurden aber durch die Frühjahrsfröste vernichtet: wir haben seit Jahrzehnten aus den genannten Gebieten nicht eine so kleine Zufuhr an Oelsaaten gehabt, wie im Jahre 1900.

Einigen Ersatz hätten die östlichen Gouvernements Rußlands bieten können, in denen in reichlichem Maße Sommerrübsen angebaut worden war. Leider wurde die Frucht feucht geerntet; auch konnten wir von dort der langen Reisedauer wegen nur wenig Bezüge machen. Auch hier behindert die Verweigerung der Reexpedition manches Geschäft.

Die Danziger Oelmühle mußte wegen Mangel an Rohmaterial den Betrieb am 22. Dezember 1900 einstellen. Sie ist jetzt damit beschäftigt, eine ganz neue, zeitgemäße, maschinelle Anlage aufzustellen.

* * *

Von **Leinöl** in Fässern wurden hier seewärts eingeführt dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
von Großbritannien	—	9	71	194	1 529
„ den Niederlanden	280	1 072	2 725	2 041	3 808
„ Hamburg-Altona	4 901	5 153	1 633	3 001	3 457
„ Bremen	494	4 356	4 935	2 830	1 615
„ dem Rheingebiet	100	833	2 216	4 807	2 355
„ Kiel und Lübeck	1 191	34	45	1 594	1 040
„ Stettin	45	14	141	90	68
	7 011	11 471	11 766	14 557	13 872

Die Preise stellten sich im Jahre 1900 für 100 kg netto, einschl. Faß, Kassa abzüglich $1^1/_4$ % Diskont, franco Danzig verzollt in den einzelnen Monaten wie folgt:

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
52,50	55,25	56,80	61,25	73,60	73,30	74,10	68	71	71,60	69,85	66,05

Daraus ergiebt sich ein Jahresdurchschnitt von 66,58 Mark gegen 44,23 Mark im Jahre 1899.

IV. Spiritus-, Sprit- und Likörgeschäft.

Ueber die Lage der Likör-Fabrikation und Branntwein-Destillation ist leider wenig Erfreuliches zu sagen. Diese Industrie leidet stark unter der fortwährenden Beunruhigung durch die Zollgesetzgebung. Die am 1. Juli 1899 wiederum eingetretene Zollerhöhung auf die für die Fabrikation durchaus nothwendigen Rohmaterialien Rum, Arrac, Cognac und Weinbranntwein übt den von den Fabrikanten befürchteten Druck voll aus.

Diese jetzt mit dem hohen Zoll von 160 Mk. pro 100 kg belasteten Artikel können nur als Halbfabrikate bezeichnet werden, da sie in dem eingeführten Zustande, mit Ausnahme von Cognac, kaum jemals direkt zum Konsum gelangen. Von französischem Cognac aber wird seines hohen Preises wegen nur ein sehr kleiner Theil in unverändertem Zustande dem Konsum zugeführt. Der größte Theil der Einfuhr findet ebenfalls in der Fabrikation seine Verwendung.

Außer dieser Zollerhöhung lastet seit Gründung der Centrale für Spiritusverwerthung im Herbste v. J. die Vertheuerung des Spiritus um etwa 15 Mk. für das hl schwer auf dem Industriezweige. Die Erhöhung der Zuckerpreise um ca. 2 Mk. pro 100 kg, sowie die stetig steigenden Kohlenpreise und Arbeitslöhne thun ihr Uebriges, um diese Industrie zu einer wenig lohnenden zu machen, wenn es ihr nicht gelingt, ihre Mehrkosten von den Abnehmern zu erlangen. Das ist jedoch nur bei den ganz billigen Fabrikaten, bei welchen der Nutzen ohnehin ein ganz minimaler ist, zu erreichen. Bei den feineren Fabrikaten wird von den Käufern eine Preiserhöhung rundweg abgelehnt, da sie behaupten, einen Mehrbetrag bei den Konsumenten nicht erreichen zu können. Diese begnügen sich in dem Falle lieber mit billigerer Ware. Es ist daher mit Bestimmtheit anzunehmen, daß im Großen und Ganzen eine lebhaft zu bedauernde Verringerung in der Qualität der Fabrikate eintreten wird. Soll diese Industrie wieder gesunden, so bedarf sie vor Allem einer längeren Ruhe, um sich in die neuen Verhältnisse einzuleben. Diese nothwendige Ruhe wird der Industrie jedoch nur beschieden sein, wenn der Centrale für Spiritusverwerthung keine weitere Hilfe seitens des Staates zu Theil wird, wie solches bereits durch Einführung des Spezialtarifs III für denaturirten Spiritus geschah. Kreise, welche der Centrale nahe stehen, haben neuerdings beantragt, den Spezialtarif III auch auf Rohspiritus und Sprit auszudehnen. Die Genehmigung dieses Antrages würde es unseres Erachtens der Centrale ermöglichen, auch noch den letzten bisher in freiem Verkehr gebliebenen Rohspiritus an sich zu bringen und damit den freien Spritfabriken ihr letztes Rohmaterial zu entziehen. Dann ist das Ziel der Centrale — unbeschränkte Machtvollkommenheit in der Verwerthung des Spiritus im Inlande — erreicht, und sie hat keinerlei Veranlassung mehr, sich in ihren Preisforderungen den Abnehmern gegenüber, d. h. im wesentlichen die Branntwein- und Likörfabrikanten, irgend welche Zügel anzulegen. Diese Befürchtungen treffen jedoch

nicht in so großem Maße zu, wenn es gelingt, die Frachtermäßigung ausschließlich auf den zur seewärtigen Ausfuhr bestimmten Spiritus zur Anwendung zu bringen. Hätten wir nicht die Contingentirung im Brennereigewerbe, eine staatliche Einrichtung zu Gunsten der Brenner, so hätte die Centrale für Spiritusverwerthung nie eine Macht erreichen können, wie sie solche thatsächlich besitzt, und wie sie kein anderer Trust oder Ring je erreicht hat.

Unsere Zufuhren von Spiritus und Sprit haben betragen dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
bahnwärts vom Inlande	117 235	103 285	139 515	105 870	125 769
„ „ Polen	20	600	6 225	7 685	12 400
„ „ Rußland	—	100	805	110	—
zusammen bahnwärts	117 255	103 985	146 545	113 665	138 169
auf der Weichsel	8 240	18 500	26 170	20 860	25 930
seewärts	11 452	9 659	8 076	3 101	3 171
Gesammtzufuhr	136 947	132 144	180 791	137 626	167 270

* * *

Seewärts ausgegangen sind von Spiritus und Sprit nach den zollamtlichen Anschreibungen: dz:

nach	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Ost- und Westpreußen . . .	2 385	3 210	4 188	4 212	2 970
Pommern	792	—	2 188	252	1 232
Schleswig-Holstein und Lübeck	775	1 608	6 674	3 853	9 814
Hamburg-Altona	31 908	13 186	28 242	21 643	40 914
Bremen und Hannover . .	296	1 897	2 611	1 590	696
dem Rheingebiet	7 019	35 209	27 240	27 536	18 172
holländischen Häfen . . .	12 795	22 880	34 512	32 423	20 528
belgischen Häfen	19	—	—	—	303
Frankreich	—	—	—	-	4 397
Großbritannien	487	549	—	—	1 699
Dänemark	9	—	1 024	205	485
anderen Ländern	—	—	—	2	192
	56 485	78 539	106 679	91 716	101 402

V. Zuckerhandel.

Rohzucker. Das Jahr 1900 ist für den Rohzuckerhandel insofern von besonderer Bedeutung gewesen, als in ihm nach jahrelangen Bestrebungen das Deutsche Zuckerkartell nach dem Vorbilde der österreichisch-ungarischen Zucker-Industrie begründet worden ist. Dies Kartell, welches die Rohzucker-, Weißzucker-Fabriken und Raffinerien umfaßt, trat am 1. Juni in Kraft. Ueber seine Wirkung auf den Handel läßt sich ein abschließendes Urtheil noch nicht fällen, da sich die ganze Einführung vorerst noch in einem Uebergangsstadium befindet.

Die Conjunktur war in den ersten Monaten des Jahres eine recht günstige, und es gingen die Preise von Januar bis April von Mk. 9,— bis Mk. 10,50 in die Höhe. Schon die Herabsetzung des Bankdisconts im Januar von 7 % auf 6 % wirkte belebend auf das Geschäft. Der Hauptgrund für die Besserung war aber kräftiges Eingreifen der amerikanischen Käufer, welche im Sommer 1899 infolge der hohen Rübenzuckerpreise fast ausschließlich Rohrzucker bezogen hatten und nun, da letzterer knapp wurde, ihren Bedarf aus Europa decken mußten. Bei starkem Fabrikangebot entwickelte sich ein recht lebhaftes Geschäft, an dem sich die Raffinerien infolge niedriger Preise für Granulated verhältnißmäßig nur wenig betheiligten.

Im Februar wirkte Frostwetter, das eine verspätete Ankunft der eingewinterten Zucker befürchten ließ, weiter befestigend, doch schwächte sich späterhin die Stimmung ab, als Amerika seine Käufe einstellte. Im März und April war die Tendenz wieder eine steigende; nur hin und wieder rief die Unsicherheit über das Zustandekommen des Kartells kleine Schwankungen hervor. Die Raffinerien zeigten,

angeregt durch bessere Frage für Granulated und da die Statistiker Willett & Gray ihre bisherige Cuba-Schätzung um 45 000 Tons ermäßigten, gute Kauflust, welche noch intensiver wurde, als gegen Ende April an dem Perfektwerden des Kartells nicht mehr gezweifelt werden konnte. Das Geschäft war während dieser beiden Monate nur klein, da die Fabriken sich mit ihren geringen Beständen abwartend verhielten.

Der Monat Mai brachte unserem Platze ein ungewöhnliches Leben: Die Zucker-Raffinerie Danzig in Neufahrwasser stand noch außerhalb des Kartells und mußte sich daher vor seinem Inkrafttreten auf möglichst lange Zeit hinaus mit kartellfreiem Zucker zu versorgen suchen. Unter diesem Gesichtspunkt schritt die Raffinerie zu forcirten Ankäufen in neuer Ernte und konnte auf Grund dieser auf ca. $2^1/_2$ Millionen Centner geschätzten Käufe bei erneuten Verhandlungen für sich günstigere Bedingungen vom Kartell erwirken. Ende des Monats trat die Raffinerie dann auch dem Kartell bei und machte der bis dahin so lebhafte Geschäftsverkehr einer fast gänzlichen Stille Platz, bis sich das Geschäft später durch größere Realisations-Verkäufe der Zuckerraffinerie wieder etwas belebte. Die Fabriken stellten den auf ihren normalen Standpunkt zurückgegangenen Preisen gegenüber ihre Lieferungsverkäufe ein, umsomehr als die anhaltende Dürre in unserem Bezirk zu ernsten Befürchtungen für die Rübenernte Anlaß gab; sie beschränkten sich auf den Verkauf ihrer nur noch ca. 100 000 Ctr. betragenden Restläger zu Preisen von Mk. 10,50/10,60.

Nachdem sich die Ernte-Aussichten in unserem Bezirk infolge vereinzelter Niederschläge gebessert hatten, kam etwas Fabrikangebot heraus und wurden im Juni einige Posten zu Mk. $9{,}32^1/_2$, im Juli zu Mk. 9,40/50 gehandelt.

An den Terminplätzen zogen infolge von Deckungskäufen und von Knappheit an prompter Ware nahe Sichten stramm an. Während Anfang Mai fob Hamburg der laufende Monat Mk. 10,80 notirte, stand Juli am Ende des Monats Mk. 12,—. Unser Effectiv-Markt blieb von dieser Hausse, da Ware nicht mehr vorhanden war, ziemlich unberührt und es kamen die höheren Preise nur einigen Nachprodukten, welche im August bis Mk. 9,50 brachten, zu gute.

Im September war die Kauflust angesichts der günstigen statistischen Lage meist eine ziemlich lebhafte. Die Lagerbestände in den Hafenplätzen waren zusammengeschmolzen und die Weltvorräthe wurden um ca. 6 000 000 Ctr. niedriger geschätzt als 1899 und ca. 2 000 000 Ctr. niedriger als 1898. Von Amerika lagen Kauforders vor, auch wirkten die Klagen namentlich seitens der Fabriken im östlichen Deutschland über große Trockenheit belebend auf die Unternehmungslust. Es wurde für frühe Oktober-Lieferung bis Mk. 10,— bezahlt. Ende des Monats schwächte sich die Tendenz ab und konnte sich bis in den November hinein nicht mehr aufbessern. Die Preise gingen vielmehr bis ca. 9,15 Mk. zurück, da sich im westlichen Deutschland die Ernteaussichten nicht unwesentlich gebessert hatten und auch im Osten der erhebliche Ausfall an Ackerertrag durch bessere Ausbeuten wenigstens einigermaßen ausgeglichen wurde. Die Raffinerien waren nicht im Markt, England konnte in Belgien und Frankreich wesentlich billiger kaufen, nur von Amerika lagen hin und wieder Ordres, aber nur zu niedrigen Preisen, vor. Als dann in der zweiten Hälfte November die Nachfrage von Amerika lebhafter wurde, besserte sich die Stimmung wieder und es konnte sich bei nach und nach bis auf Mk. 9,60 steigenden Preisen zeitweise ein recht lebhaftes Geschäft entwickeln, bis plötzlich am 10. Dezember nach Veröffentlichung der Zahlen der internationalen statistischen Vereinigung ein Umschlag eintrat. Diese Zahlen wiesen gegenüber der Oktober-Statistik ein Mehr von über 2 Millionen Ctr. für Deutschland (und ca. $4^1/_2$ Millionen Ctr. für Europa) auf und mußten natürlich stark verflauend wirken, um so mehr, als der Statistiker Licht auf Grund dieser Zahlen seine bisherige Schätzung für Deutschland auf 39 Millionen erhöhte (Produktion im Vorjahre 35,8 Millionen). Die Käufer hielten sich vollständig zurück und die Preise fielen Ende Dezember bis auf ca. Mk. 8,80. Das Angebot war zu diesen weichenden Preisen nur gering, die Umsätze beschränkten sich meist nur auf wenige Nachprodukte.

Die Zufuhren und Verschiffungen von russischem Crystallzucker waren wesentlich großer als in den Vorjahren, jedoch verkauften die russischen Firmen wieder häufig mit Umgehung des Danziger Zwischenhandels direkt an die englischen Importeure. Die hiesigen Geschäfte wurden meist unter der Hand abgeschlossen: die bezahlten Preise sind daher mit Sicherheit nicht festzustellen. Das Geschäft war sehr unregelmäßig. Die Preise, die sich Anfang des Jahres um Mk. 10,— herumbewegten, stiegen im Verlaufe des Sommers bis auf etwa Mk. 13,—, gingen aber bis zum Jahresschluß wieder auf etwa Mk. 10,50 zurück.

Raffinirter Zucker. Die beiden hiesigen Raffinerien verarbeiteten in der Kampagne 1899/1900 (Oktober bis August) 1 118 281 dz Rohzucker und eigene Farine.

Zwischen den Einkaufspreisen des Rohzuckers und den Verkaufspreisen der raffinirten Ware war nur für die ersten drei Monate der Kampagne eine Rechnung bietende Spannung vorhanden, während sich später die Spannung zwischen dem Einkaufspreise der Rohware und den Verkaufspreisen der fertigen Fabrikate derartig verringerte, daß Verkäufe nur noch mit Verlusten zu ermöglichen waren.

Das Durchschnittsrendement der verarbeiteten Rohzucker ergab 90,12 ° gegen 90,17 ° im Vorjahre.

Die Einkaufspreise für Rohzucker schwankten im Laufe der Berichtsperiode zwischen Mk. 8,75 und Mk. 10,50 pro 50 kg.

Von raffinirten Zuckern hatte die gemahlene Raffinade als niedrigsten Stand einen Werth von Mk. 23¼, als höchsten einen solchen von Mk. 24¾ pro 50 kg incl. Sack ab Fabrik, einschl. der Verbrauchsabgabe von 10 Mk. pro 50 kg.

Exportware (Granulated) preiste durchschnittlich zwischen 10,75 und 12,75 Mk. pro 50 kg; gegen Schluß der Campagne erzielten einige Partien sogar die Ausnahmepreise von Mk. 12,90 bis Mk. 13,70 pro 50 kg. Alles incl. Sack fob Neufahrwasser, ausschließlich Mk. 1,77½ pro 50 kg Ausfuhrzuschuß.

Die **Melasse** hat auch in dieser Campagne eine günstige Verwerthung erfahren und erzielte einen Durchschnittspreis von Mk. 2,10 pro 50 kg 48 % Zucker, exclusive Faß, frei Hafenplatz.

Die Nothlage, in welcher sich seit Jahren die deutsche Zuckerraffinations-Industrie in Folge der meistens unzureichenden Spannung zwischen den Rohzucker- und Raffinadenpreisen befunden hat, und welche weiter verschärft wurde durch das Gesetz, betreffend die hohe Belastung des Inlandszuckers mittels der eingeführten Verbrauchsabgabe, sowie ferner durch die wesentliche Steigerung der Arbeitslöhne, die Preise der Kohlen und sonstigen Bedarfsartikel, so daß die Arbeit wenig rentabel war, hat die Raffinerien dem im Jahre 1900 zu Stande gekommenen Zucker-Syndikat zugeführt: Nach jahrelangen Erwägungen und Verhandlungen der beiden auf dem Gebiete der Zuckerindustrie schon seit langer Zeit bestehenden Syndikate (Deutsches Zucker-Syndikat und Syndikat deutscher Zuckerraffinerien) ist vom 1. Juni 1900 ab ein Kartellvertrag, an welchem sämmtliche Raffinerien betheiligt sind, zu Stande gebracht worden, der den Raffinerien für die Folge Nutzen an ihrer Arbeit gewährleistet.

Die Aussichten für die nächste Zukunft dieser großen Industrie haben sich dadurch wesentlich gehoben.

Uebersicht der Zufuhren (ausschl. der direkten Zufuhren an die hiesigen Raffinerien), Lagerbestände und Verladungen von inländischem Rohzucker in Danzig.

(Sack zu 100 kg netto):

		Lagerbestände am 1. des Monats:	Zugang im Monat:	Abladungen seewärts:	Versand an inländische Raffinerien:
1900:	Januar . . .	555 187	41 622	150 223	34 120
	Februar . . .	412 466	20 523	183 003	35 000
	März . . .	214 986	10 267	40 273	57 263
	April . . .	127 717	12 926	15 121	54 300
	Mai	71 222	74 991	42 226	65 810
	Juni	38 177	64 426	4 250	46 067
	Juli	52 286	65 648	80 710	31 261
	August . . .	5 963	15 200	15 605	—
	September . .	5 558	11 528	16 165	—
	Oktober . . .	921	248 618	75 311	—
	November . .	174 228	225 446	114 254	—
	Dezember . .	285 420	30 187	59 580	—
zusammen	1900:	—	821 382	796 721	323 821
	1899:	—	884 695	662 385	344 334
	1898:	—	1 294 400	1 145 502	471 015

* * *

Von **Abladungen seewärts** gingen nach:

(Sack zu 100 kg):

1900.	Groß-britannien	Schweden	Dänemark	Amerika	Hamburg	den Nieder-landen	Zusammen
Januar	26 953	—	—	123 270	—	—	150 223
Februar	19 153	—	1 000	162 850	—	—	183 003
März	3 136	—	—	37 137	—	—	40 273
April	15 121	—	—	—	—	—	15 121
Mai	10 220	—	2 000	30 006	—	—	42 226
Juni	4 250	—	—	—	—	—	4 250
Juli	9 160	4 000	—	67 550	—	—	80 710
August	12 605	—	—	3 000	—	—	15 605
September	16 165	—	—	—	—	—	16 165
Oktober	10 811	—	2 000	62 500	—	—	75 311
November	8 754	—	500	105 000	—	—	114 254
Dezember	15 580	—	—	44 000	—	—	59 580
zusammen 1900	151 908	4 000	5 500	635 313	—	—	796 721
1899	236 325	17 247	5 000	394 314	5 500		658 386
1898	447 841	—	9 500	682 492	—	—	1 139 833

* * *

Von **russischem Zucker** — Roh- und Krystallzucker — waren: dz:

1900.	Anfangs des Monats auf Lager:	Zugang:	Die Verschiffungen betrugen:	Von den Verschiffungen gingen nach: Groß-britannien:	Amerika:	Finland:	Anderen Ländern:
Januar	43 345	3 925	12 045	11 645	—	—	400
Februar	35 225	22 570	11 120	8 070	—	—	3 050
März	46 675	33 755	44 340	37 090	—	—	7 250
April	36 090	36 380	24 970	18 430	—	—	6 540
Mai	47 500	49 005	58 490	37 280	2 960	18 000	250
Juni	38 015	50 951	49 930	24 330	15 100	10 450	50
Juli	39 036	33 241	61 140	23 458	35 682	—	2 000
August	11 137	12 671	20 700	11 825	8 875	—	—
September	3 108	15 717	12 375	4 655	7 720	—	—
Oktober	6 450	118 345	38 495	17 645	15 250	4 950	650
November	86 300	83 500	93 450	32 150	40 600	20 400	300
Dezember	76 350	51 045	31 950	7 150	17 800	7 000	—
1900		511 105	459 005	233 728	143 987	60 800	20 490
1899		156 608	130 123	107 958	400	21 665	100
1898		188 987	232 162	72 248	76 464	56 430	27 020

* * *

Nach den zollamtlichen Anschreibungen sind 1900 **seewärts** ausgeführt worden: dz:

nach	Rohzucker (Statistisches Waren-Verzeichniß Nr. 699)	Raffinirter Zucker (Stat. W.-V. Nr. 700)	Rohzucker von mindestens 90 % Zuckergehalt und raffin. Zucker von unter 98, aber mindestens 90 % Zuckergehalt (St. W.-Verz. Nr. 701)	Kandis und Zucker in Broden und Würfeln sowie Krystalle von mindestens 99½ % Zuckergehalt (St. W.-Verz. Nr. 702)	Alle übrigen harten Zucker (St. W.-Verz. Nr. 703)	Zusammen 1900:
Ost- und Westpreußen	—	494	—	3 917	590	5 001
Pommern	1 512	402	—	19 466	3 432	24 812
Schleswig-Holstein u. Lübeck	—	174	47	15 981	1 377	17 579
Hamburg	498	31 768	4 001	657	24	36 948
Hannover, Oldenburg und Bremen . . .	—	30 279	9 566	24 128	—	63 973
dem Rheingebiet . .	—	2 461	14 445	185 606	—	202 512
Dänemark	—	6 447	4 000	15 963	1 703	28 113
Schweden	—	—	3 993	1 576	—	5 569
Rußland	—	33 547	—	—	—	33 547
Finland	—	4 188	—	—	—	4 188
Großbritannien . . .	29 235	220 894	153 645	618 742	—	1 022 516
den Niederlanden . .	—	8 023	120 392	10 215	—	138 630
Belgien	—	—	—	2 917	—	2 917
Afrika	2 443	41 730	161 879	23 233	—	229 285
den Vereinigten Staaten von Amerika . . .	—	—	494 962	—	—	494 962
Britisch Nordamerika .	—	—	—	—	—	—
zusammen 1900 .	33 688	380 407	966 930	922 401	7 126	2 310 552
1899 .	13 996	137 942	701 694	727 639	983	1 582 254
1898 .	71 304	122 342	1 202 466	667 614	19 523	2 083 249

* * *

Danziger Börsennotirungen für inländischen Rohzucker 1900.

	Transitpreis franco Neufahrwasser pr. 50 kg incl. Sack: Rendement:					
	88 °			75 °		
	Niedrigster Preis: Mk.	Höchster Preis: Mk.	Monatl. Durchschnitt: Mk.	Niedrigster Preis: Mk.	Höchster Preis: Mk.	Monatl. Durchschnitt: Mk.
Januar	8,95	9,62½	9,25	6,95	7,50	7,30
Februar	9,57½	9,95	9,75	7,27½	7,72½	7,55
März	9,60	10,15	9,92	7,50	7,97½	7,79
April	10,10	10,50	10,25	7,82½	8,05	7,95
Mai/September . . .	—	—	—	—	—	—
Oktober	9,20	10,—	9,49	7,20	7,30	7,25
November	9,20	9,52½	9,33	7,22½	7,60	7,39
Dezember	8,80	9,62½	9,22	7,15	7,65	7,42
1900 . . .	8,80	10,50	9,60	6,95	8,05	7,52

VI. Cacao-, Chocoladen-, Marzipan- und Zuckerwaren-Industrie.

Cacaopulver und Chocolade werden von drei Fabriken Danzigs, Marzipan- und Zuckerwaren außer in diesen drei Fabriken in mehreren kleinen Betriebsstätten hergestellt. Die Fabrikate finden Absatz in Ostpreußen, Westpreußen, theilweise in Pommern und Posen.

Der Verkaufswerth der in diesem Industriezweig in Danzig fabrizirten Waren ist auf jährlich 1 500 000 Mk. zu schätzen. Er ist gegen das Vorjahr zum Theil in Folge gestiegenen Verbrauchs, zum Theil wegen höherer Preise um reichlich 10 % gestiegen. Diese höheren Preise waren geboten durch Bewilligung höherer Löhne, Preissteigerung des Zuckers (eine Folge des Zucker-Kartells), höhere Preise von Kohle, Kisten u. s. w.

VII. Holzhandel und Holzindustrie.

Das Jahr 1900 hat in sehr vielen Beziehungen ein den Holzhandel befriedigendes Geschäft gebracht. Getragen von der allgemein günstigen Konjunktur des Welthandels war der Absatz, besonders im Frühjahr, lebhaft und auch die Preise bewegten sich im Allgemeinen auf befriedigender Höhe. Ausgenommen waren eichene Schwellen, die überhaupt kaum noch absetzbar sind, seitdem die preußische Staats-Eisenbahn-Verwaltung fast nur noch kieferne kauft, sowie eichene Plançons, die wegen Ueberfüllung der Läger nur mit erheblichen Einbußen theilweise verkauft werden konnten. Der Absatz darin war überhaupt nicht befriedigend.

Die Schneidemühlen waren durchweg sehr gut beschäftigt: es begann jedoch sich bei ihnen bereits fühlbar zu machen, daß das Rohmaterial in schnellerer Weise im Werthe gestiegen war, als die daraus hergestellte Ware. Zum Theil kam es dahin, daß thatsächlich Schnittgüter unter dem Kostenpreise abgegeben wurden. Der Rückschlag gegen die ungeheure Steigerung der Rundholzpreise trat im Spätherbste ein, in dem nur noch Ware bester Gattung und auch diese nur zu erheblich niedrigeren Preisen verkauft werden konnte. Wäre nicht ein bedeutender Theil der frischen Erzeugung dieses Artikels in Folge Trockenheit der Flüsse eingewintert und dadurch dem Markte entzogen worden, so würden die Preise für kiefernes Rundholz noch mehr heruntergegangen sein.

Wenn auch die Holzausfuhr Danzigs im Ganzen unter günstigen Verhältnissen vor sich gehen konnte, so hatte sie doch — abgesehen von dem durch den afrikanischen und chinesischen Krieg beeinflußten Frachtenmarkte — unter zwei ungünstigen Einflüssen in erheblichem Maße zu leiden.

Zur Zeit der Hochkonjunktur waren die Arbeiter-Verhältnisse in Danzig im Allgemeinen schwierig geworden. Die alten und die neuen industriellen Werkstätten zogen viele der besten Arbeitskräfte an sich. Der gesammte Seehandel nahm bei dem wachsenden Schiffsverkehr ebenfalls in steigendem Maße viele Kräfte in Anspruch, so daß der Holzhandel, der einen Stamm erfahrener Arbeiter braucht, nur mit großer Mühe überhaupt hinreichende Arbeitskräfte finden konnte. Viele Arbeitsstellen waren auf unzuverlässige, unstete, oder auf alte, vermindert arbeitsfähige Elemente angewiesen. Der Arbeitslohn hatte sich im Laufe des letzten Jahrzehnts auf etwa 3 Mk. für den vollen Arbeitstag gehoben, war indessen vielfach, in Folge lohnender Stückarbeit für sachkundige, kräftige Arbeiter noch höher. Der Winter

1899/1900 war lang gewesen. Auf allen Holzfeldern wurde den ganzen Winter hindurch gearbeitet, so daß eine große Zahl von Arbeitern auch während des Winters ihren normalen Verdienst hatten. Ohne daß äußere Verhältnisse in besonderer Weise dazu Anlaß gaben, begann Mitte März 1900 eine Bewegung unter den Holzarbeitern, die auf Erlangung höherer Löhne abzielte. Eine große Zahl von Arbeitgebern war sofort bereit, eine Erhöhung des Arbeitslohnes von Mk. 3 auf Mk. 3,50 zu bewilligen, um keine Stockung in der Arbeit eintreten zu lassen und weil anerkannt wurde, daß die Lage des allgemeinen Arbeitsmarktes eine Erhöhung rechtfertigte. So kam auch in den Tagen vom 15. bis 20. März an mehreren Arbeitsstellen ohne Weiteres eine Einigung zwischen den Parteien zu Stande. Die Bewegung hatte indessen inzwischen weitere Arbeiterkreise ergriffen, die unter allen Umständen die Einstellung der Arbeit von sämmtlichen Holzarbeitern anstrebte. Der Einfluß dieser zum Theil recht unsteten Elemente erwies sich in wenigen Tagen so stark, der Terrorismus so mächtig, daß vom 21. März ab in der That die Arbeitseinstellung allgemein wurde und auch hunderte von solchen Arbeitern zum Feiern gezwungen wurden, deren Ansprüche befriedigt waren.

Wenige Tage nach Beginn des Streiks fanden Versammlungen der Arbeitnehmer statt, in denen sie ihre Forderungen feststellten. Sie gingen hinsichtlich der Höhe des Arbeitslohnes erheblich über das Maß des Erreichbaren hinaus, sie erstrebten aber andererseits die Beseitigung einiger unverkennbarer Mißstände, die in der überaus großen Ausdehnung des Hafens von Danzig, von der Schleuse bei Einlage bis nach Neufahrwasser, ihre Ursache hatten.

Versammlungen der Arbeitgeber folgten. Beiderseits wurden Abgeordnete zur gemeinsamen Berathung erwählt: die Verhandlungen kamen aber nicht zu gedeihlichem Fortgange. Als dann seitens der Arbeitnehmer die Anrufung des Gewerbegerichts als Einigungs-Amt vorgeschlagen wurde, hielten die Arbeitgeber, obgleich die Grenze der Zugeständnisse für sie in der Hauptsache feststand, es im Interesse des sozialen Friedens für geboten, den Vorschlag anzunehmen. Die Verhandlung, an der drei Vertreter der Arbeitgeber und vier Vertreter der Arbeitnehmer theilnahmen, fand am 31. März vor dem Einigungsamte statt. Das Ergebniß, das allseitig als befriedigend angesehen wurde, war folgendes:

1. Die tägliche Arbeitszeit der Holzarbeiter soll von 6 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends mit 2stündiger Mittags-, $^1/_4$stündiger Frühstücks- und $^1/_4$stündiger Vesperzeit dauern.
2. Am Sonnabend und den Vorabenden hoher Festtage soll bei nur 1stündiger Mittagspause der Feierabend ohne Lohnabzug um 4 Uhr Nachmittag eintreten.
3. Der Lohn der Holzarbeiter soll auf der Weichsel unterhalb Plehnendorf pro Tag 3 Mk. 50 Pfg., oberhalb Plehnendorf 4 Mk. betragen. Das Dampferfahrgeld ist bei Arbeiten oberhalb Plehnendorf vom Arbeitgeber zu ersetzen. Bei Sonn- und Feiertagsarbeit soll pro Tag 1 Mk. Zuschlag bei Tagelohn ebenso wie bei Akkordarbeit gezahlt werden.

   Ueberstunden sollen mit 40 Pfg. pro Stunde bezahlt werden.
4. Ueberstunden und Sonntagsarbeit soll nur in dringenden Fällen verlangt und geleistet werden.
5. Die Akkordlöhne sollen in angemessenem Verhältniß zu der Erhöhung des Tagelohns festgesetzt werden.
6. Maßregelungen dürfen aus Anlaß des Streiks seitens der Arbeitgeber an keinem der Streikenden vorgenommen werden.
7. Vorstehende Abmachungen erstrecken sich nicht auf die Mühlenarbeiter.
8. Die Holzarbeiter nehmen am Montag, den 1. April, die Arbeit wieder auf.

Am 2. April wurde die Arbeit allgemein aufgenommen und blieb seitdem ungestört. Leider sollte aber von anderer Seite die ruhige Weiterentwickelung bald wieder gehemmt werden, da am 22. April die Schiffsstauer ihre Arbeit einstellten, so daß bis zum 29. April jede Verladethätigkeit ruhen mußte. In Folge des späten Winters hatte die Schiffahrt allgemein erst am 9. April eröffnet werden können. In Folge der beiden Streiks dauerten die Frühjahrs-Verschiffungen bis Ende Mai und darüber hinaus, und sie wurden in Folge der politischen Ereignisse durch die Knappheit der Räumte außerdem vertheuert und erschwert. Die Lage des Geldmarkts — der Bank-Zinsfuß war bis zu 7 % gestiegen — machte sich unter diesen Verhältnissen besonders fühlbar. Nachdem alle diese Schwierigkeiten ziemlich überwunden waren, erweckte die ungewöhnliche Trockenheit und die dadurch verursachte Wasserarmuth der Flüsse neue Besorgnisse. Es waren von Danzig aus Lieferungs-Verträge für Holz gegen Gewährung großer Vor-

schüsse in bedeutendem Umfange mit Rußland und Galizien abgeschlossen und da es sich bei diesen Abschlüssen zumeist um Stapelartikel handelte, wie Sleepers, Schwellen, Timberends u. s. w., die zum Theil wiederum zur Lieferung nach Ankunft verkauft waren, so mußte das Ausbleiben der erwarteten Zufuhren den Markt sehr ungünstig beeinflussen. Die Befürchtungen erwiesen sich als nur zu begründet. Zwischen 300 bis 400 Traften kamen nicht herunter, sondern blieben in den russischen Flüssen über Winter liegen. Da inzwischen die Konjunktur rückläufig zu werden anfing, wurden viele russische Händler durch die Unmöglichkeit, ihr Eigenthum in Geld umzusetzen, finanziell arg bedrängt und dadurch wiederum deutsche Interessenten mit ihren Vorschüssen und Lieferungs-Ansprüchen erheblich gefährdet.

Auf die gesammte Gestaltung der Holzzufuhr Danzigs haben diese Verhältnisse einen sehr sichtbaren Einfluß ausgeübt. Die Zufuhr hat betragen:

1898:	665 055	Festmeter im Werthe von Mk.	20 219 500
1899:	717 160	„ „ „ „ „	21 878 000
1900:	429 159	„ „ „ „ „	12 756 600

sie war also 1900 um Mk. 9 121 400 kleiner als im Vorjahre und ist damit kleiner gewesen, als seit einer Reihe von Jahren. Auch der Antheil Danzigs an der Gesammtzufuhr der Traften auf der Weichsel bei Schilno ist von 40,1 % im Jahre 1899 auf 27,65 % im Jahre 1900 zurückgegangen. Dies hängt mit dem Ausbleiben großer Zufuhren zusammen, von denen gerade Danzig betroffen ist. Mit Rücksicht auf die Lage des Marktes ist dieser Rückgang nicht zu beklagen. Denn da der Rückschlag im Welthandel zur Zeit — wenn auch gewiß nur vorübergehend — eine Thatsache ist, ist es für die Export-Verhältnisse Danzigs gut, daß die Läger nicht übervoll und der in Folge verminderten Absatzes erfolgte Preisdruck nicht ein zu großer und plötzlicher geworden ist. Es wird allgemein für den Winter 1900/01 ein verminderter Einschlag erwartet: die überwinterte Zufuhr wird daher 1901 voraussichtlich einer mäßigen Konkurrenz des Angebots begegnen.

In der Ausfuhr ist die stetige Abnahme des Handels nach Frankreich bemerkenswerth. Das billigere amerikanische Pitchpine und Eichenholz hat Danzig von diesem Markte immer mehr verdrängt. Nur noch einzelne Häfen Frankreichs beziehen mehr oder minder regelmäßig, wenn auch in verringertem Maße, Holz von hier. Der Handel mit Bordeaux ist auf diese Weise fast ganz verloren gegangen.

Die Gesammtzufuhr der wichtigsten Holzgattungen auf der Weichsel über die Grenze bei Schilno war die folgende:

	1898:	1899:	1900:
kieferne Rundhölzer . . .	704 634 Stück.	692 271 Stück.	696 548 Stück.
„ Balken, Mauerlatten	735 714 „	921 485 „	548 991 „
„ Sleepers	661 907 „	937 641 „	409 704 „
„ Schwellen . . .	1 656 025 „	1 670 136 „	908 691 „
eichene Rundhölzer . . .	11 891 „	13 744 „	8 253 „
„ Rundschwellen . .	248 007 „	100 562 „	60 280 „
„ Plançons	51 920 „	52 920 „	17 522 „
„ Schwellen . . .	470 472 „	544 315 „	279 841 „
„ Weichenschwellen .	126 584 „	26 410 „	27 161 „
„ Stäbe . . . . . / „ Blamiser-Stäbe . .	810 239 „	394 315 „	46 215 „
„ Kreuzhölzer . . .	11 704 „	24 251 „	3 554 „
tannene Balken und Mauerlatten	50 082 „	144 815 „	91 355 „
„ Rundhölzer . . .	46 562 „	26 732 „	45 792 „

Der Antheil Danzigs an dieser Zufuhr ist in runden Ziffern bereits weiter oben angegeben.

In der Gesammtziffer der Zufuhr ist auch die Zufuhr bahnseits mitenthalten. Näheres ergeben die Uebersichten, die weiter unten folgen.

Die Einfuhr betrug in Schilno:

1898:	2223	Traften: davon gingen nach Danzig:	814 Traften	= 36,6 %,
1899:	2232	„ „ „ „ „ „	896 „	= 40,1 %,
1900:	1808	„ „ „ „ „ „	502 „	= 27,65 %.

Die Ausfuhr seewärts, deren Einzelheiten ebenfalls folgen, betrug:

1898: 265 061 Tonnen,
1899: 308 356 „
1900: 255 160 „

Vorbemerkung: In den folgenden Angaben verstehen sich — von besonders bemerkten Ausnahmen abgesehen — die Preise für den Kubikfuß (englisch, rheinländisch oder altfranzösisch) unverzollt.

Kieferne Balken. (Englisch Maß): Die Zufuhr war im Ganzen rund 33 000 Stück kleiner als 1899. Sie enthielt ungefähr 16 000 Stück Balken mit etwa 25 Fuß deutscher Länge, sehr lange Partieen waren knapp. Der Absatz war gut zu recht festen Preisen, die gegen den Herbst abbröckelten. Die Hauptmenge der Zufuhr entfällt auf die Längen von 18 bis 24 Fuß mit etwa 19 bis 21 Fuß Durchschnittslänge und auf Balkenenden von 9 bis 17 Fuß. Der Bedarf in kurzen Hölzern für englische Weichenschwellen ist wiederum so groß gewesen, daß der Preis für Enden und kurze Balken derselbe geworden ist, und daß auch ein großer Theil der langen Balken, besonders in den Stärken von 13 bis 15 Zoll zu Enden zerschnitten worden sind. Die Preise für Balkenenden und für Balken von 19 bis 21 Fuß Durchschnittslänge waren für 11 und 12 Zoll 108 bis 100, für 13 und 14 Zoll 115 bis 110, für 15 Zoll und mehr 100 bis 95 Pfennige. Es bedangen ferner je nach Beschaffenheit und Sortiment: Balken von einer Durchschnittslänge von 22 bis 26 Fuß 100 bis 125 Pfennige, von 26 bis 32 Fuß 115 bis 135 Pfennige.

Kieferne Mauerlatten. (Rheinl. Maß.) Die Zufuhr ist um rund 184 000 Stück gefallen, sie betrug nur rund 43 % derjenigen von 1899. Der Abfall erstreckte sich ganz besonders auf kurze, dünne Hölzer, die 1899 weit über den Bedarf eingeführt waren. Aber auch gute Dimensionen waren knapp und wurden deshalb im Ganzen hoch bezahlt. Es bedangen 4/4 bis 7/8 Zoll, 13 bis 24 Fuß Durchschnittslänge 50 bis 75 Pfennige, 25 bis 30 Fuß Durchschnittslänge 80 bis 95 Pfennige; 8/8 bis 11/11 Zoll alle Durchschnittslängen von 18 Fuß und darüber 85 bis 108 Pfennige; Weichen-Sleepers 8/8 bis 10/11 Zoll 16/17 Fuß brachten 75 bis 85 Pfennige.

Kieferne Sleepers. (Engl. Maß) Die Zufuhr ist von 907 546 im Jahre 1899 auf 387 665 Stück gesunken. In Folge dessen waren die Preise, bei gleich starkem Begehr vom Auslande, sehr fest. Es bedangen: 10/10″ 84 bis 87 Pf.; 12/12″ 75 bis 82 Pf.; 9/9″ Mk. 3,25 für ein Stück; Alles meist Netto Kasse.

Kieferne Plattschwellen (Rheinl. Maß) waren sehr stark gefragt, während die Zufuhr wenig mehr als ein Viertel der vorjährigen war. Ein großer Theil der Zufuhr wurde von Thorn aus direkt über Schulitz geleitet. Es bedangen: 6/10″ Mk. 2,90—2,50—2,60, 6/9 ca. 25 Pf. billiger, für ein Stück verzollt.

Kiefernes Rundholz (Rheinl. Maß) war der einzige Artikel, in dem die Zufuhr, und zwar um rund 20 000 Stück gestiegen ist, ein Beweis für die starke Entwickelung der hiesigen Schneidemühlen-Industrie. Feinste Partieen von 40 bis 60 Kubikfuß Stärke bedangen zuerst bis 85 Pf., wichen dann aber im Herbste bis auf 70 bis 75 Pf.; mittlere Ware bedang 80 bis 60 Pf.; geringe 65 bis 45 Pf. Der Markt schloß lustlos, weil große überwinterte Zufuhren im Frühjahr 1901 erwartet werden, während das Baugeschäft zur Zeit darniederliegt.

Tannene Balken und Mauerlatten (Rheinl. Maß) Die Zufuhr blieb um rund 50 000 Stück gegen die des Vorjahrs zurück, weil ein großer Theil der zu erwartenden Lieferungen nicht herunterkam. Der Markt war im Ganzen fest. Es bedangen:. 17 bis 20 Fuß Durchschnittslänge 56 bis 60 Pf.; 22/25 Fuß Durchschnittslänge 58 bis 63 Pf., längere stärkere Partieen 61 bis 70 Pf.

Tannen Rundholz (Rheinl. Maß) wird in kleinem Umfange für Schnittzwecke eingeführt. Die Preise waren 51 bis 53 Pf. und gingen schließlich auf 47 Pf. herunter.

Eichene Plançons (Franz. Maß). Das Geschäft war sehr schwierig, obgleich die Zufuhr nur rund 40 Prozent der des Vorjahres war. Dennoch war der Absatz wegen der Höhe der hier noch vorhandenen alten Läger zweiter Hand recht schwierig, so daß ein Theil des Geschäfts nur mit großen Verlusten zu

Stande kommen konnte. Abfallende Ware war hier nur mit sehr großem Preisabschlage verkäuflich, während gute Ware verhältnißmäßig hohen Preis halten konnte. Am Schlusse des Jahres blieben etwa 7000 Eichen, zum Theil noch aus der Zufuhr von 1898, unverkauft in erster Hand. Es bedangen: feinste Partieen von 20 bis 23 Fuß Durchschnittslänge und 24 bis 28 Kubikfuß Durchschnittsstärke 220 bis 245 Pf.; stärkere Partieen 230 bis 252 Pf.; 16 bis 18 Fuß Durchschnittslänge bei 17 bis 21 Kubikfuß Stärke 160 bis 185 Pf.; abfallende Partieen und Enden je nach Stärke und Beschaffenheit 120 bis 180 Pf.

Eichene Rundklötze (Rheinl. Maß). Die Zufuhr, die 1898 noch 226 269 Stück, 1899 105 765 Stück betrug, ist 1900 auf 58 909 Stück gesunken. Die Preise waren fest und brachten für 10¼" Mk. 5,70 bis Mk. 5,40, 11" von Mk. 6,70 bis Mk. 6,40, stärkere von 7,20 bis Mk. 6,80.

Eichene Platt- und Doppel-Schwellen (Rheinl. Maß). Die Zufuhr ist gegen 1899 um mehr als die Hälfte zurückgegangen und doch noch zu groß, da der Artikel zeitweise überhaupt unverkäuflich geworden ist, seitdem die Preußischen Staatsbahnen fast nur noch kieferne Schwellen kaufen. Die Preise für 6/10" bewegten sich von Mk. 4,00 bis Mk. 3,65. Größere Posten blieben unverkauft.

Eichene Stäbe und Blamiser hatten bei sehr kleiner Zufuhr nur sehr geringes Geschäft, so gering, daß beschlossen wurde, den Bleihof eingehen zu lassen. Stäbe guter Partieen gingen von Mk. 175 auf Mk. 150, abfallende bis auf Mk. 135 zurück.

* * *

Danzigs Holzzufuhr auf der Weichsel und der Eisenbahn.

Gattung der Hölzer.		Stückzahl.	Geschätzter Festmeter-Inhalt	Geschätzter Einkaufswerth. Mk.
Kiefern:	Balken	116 339	64 567	2 269 700
	Mauerlatten	137 504	34 056	880 000
	Sleepers	387 665	69 447	2 079 500
	Schwellen einschl. Doppelschwellen	222 478	23 495	595 300
	Rundhölzer	96 379	149 379	3 872 300
Tannen:	Balken und Mauerlatten	62 405	21 252	425 600
	Rundholz	3 723	5 185	83 700
Eichen:	Balken, Krumm- und Kreuzhölzer	7 273	498	16 000
	Plançons	17 685	14 418	890 100
	Rundholz	3 899	1 811	55 500
	Stäbe	175 Schock (red. auf Piren I)	300	26 200
	Parquetbretter	41 349	117	9 300
	Blamiser	5 639 Schock	1 460	81 000
	Rundklötze	58 909	9 119	353 400
	Halbrunde Schwellen	1 446	112	4 300
	Plattschwellen	193 858	20 485	694 800
	Doppelschwellen	58 694	11 811	387 400
	Kleinbahnschwellen	1 696	170	1 600
Elsen:		3 869	1 437	30 200
Birken:		65	40	700
	Insgesammt 1900:		429 159	12 756 600
	1899:		713 160	21 878 000
	1898:		665 055	20 219 500

* * *

Verladungen von Bau- und Nutzholz seewärts

(nach den zollamtlichen Anschreibungen, in dz.):

Im Jahre 1900 sind ausgegangen nach Häfen von:	1. roh- u. bewaldrechtet (Statist. W.-V. Nr. 422)	2. Faßdauben (St.W.-V. Nr. 423 und 427)	3. behauen und vorgearbeitet (St.W.-V. Nr. 426)	4. Säge- und Schnittwaaren (St.W.-V. Nr. 430)	1—4 Zusammen: 1900	1899	1898
Ost- und Westpreußen	—	995	1 607	—	2 602	3 087	684
Pommern	304	—	137 699	1 464	139 467	337 95	188 013
Mecklenburg	—	—	—	—	—	19 6 9	22 595
Schleswig-Holstein a. d. Ostsee und Lübeck	5 900	1 444	81 633	18 697	107 674	80 11[illegible]	112 627
Schleswig-Holstein a. d. Nordsee	668	627	17 061	1 207	19 563	12 684	15 673
Hamburg	3 744	2	24 380	8 135	36 261	33 433	44 688
Bremen, Hannover, Oldenburg	4 465	—	94 034	16 507	115 006	104 777	147 988
dem Rheingebiet	2 541	3 412	11 242	6 777	23 972	37 715	104 522
Dänemark	7 129	1 760	140 948	10 205	160 042	227 527	223 691
Norwegen	—	525	—	—	525	—	945
Rußland	—	—	—	—	—	—	2 080
Großbritannien	18 399	474	1 425 856	59 567	1 504 296	1 587 551	1 172 465
den Niederlanden	17 106	13 061	75 282	31 245	136 694	242 537	241 409
Belgien	24 912	—	181 682	1 653	208 247	306 286	292 777
Frankreich	—	—	47 511	17 735	65 246	66 804	75 724
Spanien	9 198	—	20 240	958	30 396	7 890	4 034
Portugal	—	1 456	156	—	1 612	8 719	693
Malta	—	—	—	—	—	6 470	—
Vereinigte Staaten von Amerika	—	—	—	—	—	1 024	—
1900:	94 366	23 756	2 259 331	174 150	2 551 603	—	—
1899:	260 402	33 504	2 447 890	341 767	—	3 083 563	
1898:	283 397	25 267	2 008 219	333 725	—	—	2 650 608

* * *

Wir fügen dieser Gesammtübersicht über den Holzhandel und die Holzindustrie Danzigs noch die Sonderberichte über zwei industrielle Anlagen an, die sich mit der Herstellung von Fertigfabrikaten, deren wichtigster Rohstoff das Holz ist, beschäftigen.

Die Firma A. Schönicke & Co., Danziger Parkett- und Holzindustrie berichtet über ihr Etablissement:

„Unsere Abtheilung I für Möbel und Innendekoration arbeitete in diesem Jahre außerordentlich gut und erzielte auch befriedigende Resultate.

Von Abtheilung II für Fabrikation von Parkett- und Bautischlerarbeiten läßt sich nicht dasselbe sagen, da diese sehr unter der Ungunst des erhöhten Geldstandes litt. Die Bauthätigkeit und mit dieser der Bedarf in unseren Artikeln ging entschieden in diesem Jahre zurück und hatten wir auch in Folge von Zahlungsstockungen und Zahlungsschwierigkeiten, in die viele Unternehmer geriethen, größere Geldverluste. Es ist leider sehr wahrscheinlich, daß in dem nächsten Jahre der Danziger Markt in dieser Beziehung zum größten Theil für uns ausscheiden wird, da die besser situirten Bauunternehmer nichts mehr riskiren und wir mit den zweifelhaften Elementen dieser Branche nicht arbeiten können.

Es hob sich jedoch der Absatz in Parkettfabrikaten nach außerhalb ganz bedeutend und zwar in erster Linie nach Berlin, in zweiter nach Königsberg. Um uns vor dergleichen Schwankungen, die theilweise jetzt schon in dieser Abtheilung eintreten, zu schützen, haben wir eine Abtheilung für Eisenbahn-Wagenbau eingerichtet. Wir hoffen in dieser Abtheilung im Reiche konkurrenzfähig zu sein, wie uns denn ein erster Auftrag von Seiten des preußischen Staates bereits ertheilt worden ist."

Der **Waggonfabrik Danzig** hat uns folgenden Bericht erstattet:

Der ausschlaggebende Auftraggeber für den Eisenbahn-Wagenbau in Preußen ist die Preußische Staats-Eisenbahn-Verwaltung. Deren Aufträge hatten annähernd denselben Umfang, wie in den Vorjahren. Da jedoch in der letzten Zeit die Zahl der preußischen und in anderen kleinen deutschen Staaten ohne eigene Eisenbahn betriebenen Waggonfabriken erheblich gewachsen ist, so ist der Umfang der Aufträge, die auf das einzelne Werk entfallen, im Rückgange begriffen. Der Umstand, daß einige ältere Aktiengesellschaften, welche in industriereichen Gegenden den Waggonbau seit Jahrzehnten betreiben, in den letzten Jahren hohe Dividenden vertheilt haben, scheint in Kapitalistenkreisen die Ansicht verbreitet zu haben, daß der Eisenbahn-Wagenbau eine sehr lohnende Unternehmung sei. Diese Ansicht ist bei den gedrückten Preisen für die fertigen Wagen für neue Fabriken unzutreffend. Auch für das Ausland wird in preußischen Waggonfabriken, wenn auch nur in geringem Umfange, gearbeitet, den in den östlichen Provinzen gelegenen Werken ist das nächstliegende Absatzgebiet Rußland durch die billigen Preise, zu welchen die russischen von der Regierung subventionirten Fabriken arbeiten, vollkommen verschlossen.

Die Kosten der Rohstoffe — Eisen und Holz — zeigten in den ersten drei Vierteln des Betriebsjahres eine steigende Richtung, die beim Eisen im letzten Vierteljahr 1900 eine Abschwächung erfuhr, beim Holz jedoch unverändert anhielt.

Die Herstellungskosten wurden außerdem durch die stetig steigende Richtung, in der sich die Löhne der Arbeiter bewegen, erhöht. Auch die Steigung der Kohlenpreise, welche während des Betriebsjahres angehalten und eine rückläufige Bewegung noch nicht angetreten hat, trug zur Vermehrung der Herstellungskosten bei.

Die Arbeiterzahl der Waggonfabrik hat sich während des Betriebsjahres auf der Höhe von etwa 220 Köpfen erhalten, darunter 3 Lehrlinge und 32 minderjährige, dagegen keine jugendliche Arbeiter. Im letzten Vierteljahr sind Abgänge in Folge Eintritts beim Militär und aus anderen Ursachen nicht ergänzt worden, wodurch sich die Zahl der Arbeiter, ohne Minderung der Gesammtleistung, auf etwa 200 ermäßigt hat. Eine Erhöhung dieser Zahl ist vorläufig nicht beabsichtigt.

Das Angebot von Arbeitskräften hat die Nachfrage stets überschritten, trotz der ungünstigen Lage der Arbeiterwerkstätten zu den Vierteln, in welchen die Arbeiter wohnen. Der Grund hierfür liegt zum größten Theil in der durch die thatsächlichen Verhältnisse begründeten Annahme, daß die Waggonfabrik eine stetige Arbeitsgelegenheit bietet, sodann aber auch in den günstigen gesundheitlichen Bedingungen, unter denen die Arbeit zu leisten ist.

Auch der Umstand, daß mit großer Strenge auf die pünktliche Einhaltung der Arbeitszeit und auf Nüchternheit gehalten wird, hat einen großen Andrang der Arbeiter nicht zurückgehalten.

Das Verhalten der Arbeiter ist durchaus zufriedenstellend. Die ihnen zur Benutzung überwiesenen Speiseräume, Aborträume, Baderäume und auch die Arbeitsplätze werden sehr sauber gehalten, nachdem in der ersten Zeit nach Eröffnung des Betriebes in dieser Richtung streng durchgegriffen worden ist.

Wie oben bereits erwähnt, haben die Löhne eine steigende Tendenz. Arbeiterausstände waren nicht zu verzeichnen. Arbeitsunwilligkeit ist auch in einzelnen Fällen nicht zu verzeichnen gewesen.

Seit kurzem ist den Arbeitern durch eine Spareinrichtung Gelegenheit gegeben, wöchentlich beliebige Beträge von ganzen Mark zinstragend anzulegen. Der Spartrieb wird fabrikseitig durch einen Zuschuß an solche Arbeiter erhöht, welche ununterbrochen längere Zeit hindurch in der Fabrik sind. Zu den Sparkassenzinsen wird fabrikseitig 1 % zugelegt.

Der wöchentlich bis Donnerstag Abend verdiente Stück- und Tagelohn wird Freitag Abends voll gezahlt. Vereinzelt wird die Beobachtung gemacht, daß am Morgen nach der Löhnung mehr Verspätungen beim Arbeitsbeginn vorkommen, als an anderen Werktagen. Diese Verspätungen bleiben jedoch ebenso wie die Montagsverspätungen in mäßigen Grenzen. Die Lohnzahlung am Freitag Abend hat den Vortheil, daß ein größerer Theil des Lohnes am Sonnabend in nützlichen und nöthigen Dingen angelegt wird, während bei Zahlung am Sonnabend Abend bis zum nächsten Wochentage (Montag) schon ein großer Theil des Lohnes in Getränken, Vergnügungen u. s. w. verausgabt worden ist.

Der wirthschaftlichen Lage der Arbeiter wird fabrikseitig dauernd thunlichste Aufmerksamkeit geschenkt. Der Verkauf von Steinkohlen zum Fabrik-Einkaufspreise ist von den Arbeitern in hohem Maße anerkannt und benutzt worden. Erziehlich hat dieser Verkauf insofern gewirkt, als die gekauften Kohlen sofort baar

bezahlt werden mußten, zu welchem Zwecke viele Arbeiter wochenweise kleine Beträge bei der Fabrikkasse zurückgelegt haben, bis sie über den Gesammtbetrag verfügten.

Hinsichtlich der Zölle liegt der Wunsch vor, daß mindestens die Einfuhrzölle von Oesterreich auch für Deutschland in Geltung kommen möchten, damit nicht der österreichische Waggonbau, der eine lebhafte Unterstützung durch die österreichische Regierung erfährt, Absatzerleichterungen für Deutschland genießt, welche nicht auch deutschen Waggonfabriken in Oesterreich gewährt werden. Statt der z. Zt. geltenden Werthzölle empfehlen wir Gewichtszölle, um den mit der Feststellung des Werthes verbundenen Unbequemlichkeiten und Schwierigkeiten zu entgehen.

Die Aussichten für das kommende Jahr können, was den Umfang der voraussichtlichen Bestellungen anbetrifft, als ebenso günstig bezeichnet werden wie im laufenden Jahre. Ob die Preise für die Fertigfabrikate einen besseren Nutzen als bisher lassen, kann z. Z. noch nicht übersehen werden. Im Allgemeinen pflegen im Eisenbahn-Wagenbau die Fertigpreise mindestens in demselben Umfange zu fallen wie die Materialpreise."

VIII. Kolonial- und Materialwaren-Handel.

Kaffee. (Die angegebenen Preise gelten für ½ kg, verzollt.) Die feste Haltung des Marktes, mit der das Jahr 1899 schloß, übertrug sich auch auf das neue Jahr und fand in den ersten Monaten in einer Werthsteigerung von etwa 6 Pfg. ihren Ausdruck. In den Monaten Mai und Juni veranlaßten die Nachrichten über starke anhaltende Regen in den Kaffee-Distrikten Brasiliens eine fernere Steigerung, die, unterstützt durch kleine Anfuhren, — sie betrugen kaum die Hälfte der vorjährigen — gegen Ende Juli ihren Höhepunkt mit 6 Pfg. erreichte. Im August wurden die Anfuhren größer, ebenso auch in den späteren Monaten, die nunmehr auf eine ergiebige Ernte schließen ließen; es erfolgte demnach auch ein starker Rückgang, sodaß am Jahresschluß die ganze Erhöhung des Jahres verloren war. Diesen Schwankungen der Santos-Kaffees unterlagen auch die Kaffees aller anderen Provenienzen.

Bezahlt wurde verzollt:

	flachbohnig.	rundbohnig
Santos ordinär	56—68—57 Pf.	65—74—64 Pf.
„ regulär	60—70—58 „	68—78—69 „
„ good	62—72—60 „	70—82—70 „
„ superior	64—75—63 „	72—84—72 „
„ prime	67—78—66 „	75—86—75 „

Domingo ord.	70— 78— 70 Pf.	Java blau	90—110, 100— 90 Pf.
„ mittel	78— 88— 77 „	„ gelb	105—120, 115—100 „
„ fein u. hochfein	90—110—100—90 Pf.	„ braun	115—130, 120—110 „
Central Amerika	80— 90— 72 Pf.	Menado	135—150, 175—130 „
Guatemala	80—125, 115—75 Pf.	Ceylon und Ost-India	90—130, 120— 82 „
Java grün	85— 90— 78 Pf.	Mocca arab.	115—125, 120—110 „

Nach den zollamtlichen Angaben über den Waren-Ein- und -Ausgang sind seewärts über unseren Hafen von Kaffee eingeführt worden:

dz zu 100 kg:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
von Stettin	968	1 237	1 386	1 458	1 571
„ Kiel und Lübeck	180	187	1 028	678	202
„ Hamburg	23 675	24 376	23 997	24 655	21 869
„ Bremen	1 252	1 472	1 387	1 349	1 631
„ dem Rheingebiet	54	25	—	135	—
„ Kopenhagen	558	452	771	602	103
„ England	2 412	3 866	2 440	1 748	1 501
„ Holland	2 527	3 513	2 696	3 688	2 965
„ Belgien	983	1 239	2 788	1 762	639
„ Frankreich	—	896	—	—	—
„ Verein. Staaten von Amerika	557	—	—	—	—
	33 166	37 263	36 493	36 075	30 481

Versandt wurden mit der Bahn 8120 dz nach Ost- und Westpreußen, 695 dz nach Pommern, 680 dz nach Posen und 13 370 dz nach Polen, zusammen 22 865 gegen 20 815 dz im Jahre 1899 und 19 615 dz im Jahre 1898.

Reis. (Die angegebenen Preise gelten für 50 kg, verzollt).

Der Artikel unterlag, bei regulärem Abzug, nur unwesentlichen Schwankungen.

Bezahlt wurde für:

Arracan ordinär	Mk. 11,70—11,40	Moulmain Mittel	14,50—13,75
„ Mittel	„ 12,50—11,80	„ fein	17,00—15,00
„ Vorlauf	„ 14,50—13,25	Patna-Tafel-Reis	20,00—17,50
Rangoon ordinär	„ 11,60—11,00	Japan-Tafel-Reis	19,00—17,00
„ Mittel	„ 12,00—11,75—11,60	Siam-Tafel-Reis	14,00—13,00
„ fein und Vorlauf	„ 13,00—12,00		

Es wurden seewärts eingeführt dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
von Stettin	254	139	287	210	224
„ Schleswig-Holstein und Lübeck	4 017	4 188	11 334	10 457	10 174
„ Hamburg	12 791	14 357	8 263	9 499	11 464
„ Bremen	44 860	18 791	34 985	16 152	21 244
„ Kopenhagen	12 780	11 560	9 960	6 395	7 273
„ England	940	1 187	153	390	604
„ Holland	1 789	584	1 481	819	564
„ Belgien und Frankreich	—	—	—	362	34
zusammen	77 431	50 806	66 463	44 284	51 581

Versandt wurden:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
bahnwärts:					
nach West- und Ostpreußen	16 970	15 640	24 145	14 135	12 490
„ Pommern und Posen	2 500	3 140	4 855	3 020	3 085
„ Polen	22 880	6 255	1 470	2 360	1 220
zusammen	42 350	25 035	30 470	19 515	16 795
stromwärts:					
nach der Provinz und nach Polen	45 490	48 075	34 655	30 355	35 775
zusammen	87 840	73 110	65 125	49 870	52 570

Von **Gewürzen** sind hier seewärts, zumeist über Hamburg und Großbritannien, eingegangen:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Pfeffer und Piment	5 774	5 927	5 521	6 047	5 684
Andere Gewürze	1 444	1 362	1 573	1 472	2 364
zusammen	7 218	7 289	7 094	7 519	8 048

Ein großer Theil dieses Importes geht lediglich in Spedition über unsern Hafen.

Pfeffer. Das Geschäft bewegte sich in ruhigen Bahnen. Nur während der Hauptbedarfszeit — in den Monaten August bis Oktober — machte sich ein stärkeres Anziehen der Preise bemerkbar.

Es kosteten 50 kg Ia. schwarz Singapore-Pfeffer cif Danzig, transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
58	59	60	59,50	60	61	62	64	63	62,50	61	60

Piment. In den ersten Monaten waren die Preise stabil; sie schwächten sich im Juni und Juli etwas ab, zogen aber im August und September auf den etwas stärker werdenden Herbstbedarf hin wieder an. Nach der Ernte und den Verschiffungen der Abladungen bewegte sich das Geschäft bei niedrigeren Preisen in ruhigen Bahnen.

Ia. gesiebt Jamaica-Piment kostete 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
37,50	37	37	36,50	35	34	33	36	35	32	31	31

Südfrüchte. Seewärts sind hier importirt worden:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Rosinen . . . . dz:	4 344	4 414	3 363	4 100	3 492
Korinthen . . . . „	446	1 061	1 158	1 003	5 873
Mandeln . . . . „	915	1 515	1 373	1 720	1 941
Andere Südfrüchte . . . . . „	10 768	8 450	7 809	6 678	5 519
zusammen dz:	16 473	15 440	13 703	13 501	16 825

Rosinen. Das Geschäft war in den ersten Monaten des Jahres ruhig. Als es sich aber im Mai zeigte, daß die Ernte von Korinthen und Sultaninen klein sein würde, zogen die Preise stark an, und sie stiegen gegen Ende des Jahres noch weiter, als sich auch die Rosinenernte als recht klein ergab.

Es kosteten I. Vanola Elema- resp. I. Caraburme-Rosinen per 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
18	16	15	14	18	20	22	20	23,50	24	24	24

Korinthen. Die niedrigen Preise vom Ende des Jahres 1899 hielten sich bis zum Mai hin, zogen dann aber stark an, als sich zeigte, daß die neue Ernte sehr klein ausfallen werde. Von Griechenland sind bis 15. Oktober nur 35 089 Tonnen verschifft worden, gegen 58 533 Tonnen im Vorjahre. Der Konsum ließ indessen bei den hohen Preisen sehr nach und gegen Ende des Jahres fielen die Preise erheblich. I. Filiatra-Korinthen kosteten 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
12,50	12	12	$12^1/_4$	14	17	20	30	41	45	38	35

Mandeln. Die Tendenz war infolge kleiner Bestände und Beschädigungen der Blüthe durch Frost das ganze Jahr hindurch eine steigende.

Es kosteten gewählte Bari- resp. Palma- und Girgenti-Mandeln 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
75	80	82	85	90	96	100	107	118	126	122	120

Syrup. Seewärts importirt sind dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
von Stettin	7 248	7 912	4 792	5 880	5 233
„ anderen Häfen	1 333	668	415	206	112
zusammen	8 581	8 580	5 207	6 086	5 345

Amerikanisches Schmalz und Speck. (Die angegebenen Preise gelten für 50 kg, unversteuert, cif Danzig.) Der Import von amerikanischem **Speck** ist durch die reichliche heimische Aufzucht von Schweinen bis auf einen geringen Bruchtheil der früheren Jahre zurückgegangen, während das Geschäft in amerikanischem **Schmalz** unter diesem Umstand weniger zu leiden hat. Indessen hatte sich der deutsche Import angesichts der dauernd steigenden Preise in Amerika nur vorsichtig eingedeckt. Amerikanisches Schmalz notirte Anfangs Januar etwa $31^1/_2$ Mk.; bis Ende April trat eine Preisbesserung von etwa 6 Mk. ein, welche aber von Mai bis August zeitweise um annähernd die Hälfte wieder verloren ging. Im September und Oktober erreichten die Preise in Folge allgemeiner Knappheit an Ware ihren früheren Stand, während im November und Dezember die Tendenz wieder ruhiger war. Die Preise stellten sich am Ende des Berichtsjahres um etwa 5 Mk. höher als am Ende des vorigen.

Die feste Tendenz in Amerika war weniger die Folge ungünstiger Produktionsverhältnisse als vielmehr eines außerordentlich starken eigenen Konsums Amerikas.

Nach den zollamtlichen Anschreibungen sind über See hier eingegangen dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
von Stettin	10 799	14 164	16 110	14 384	18 884
„ Kiel und Lübeck	144	1 072	542	257	2 476
„ Hamburg	11 030	9 133	15 177	15 033	7 433
„ Bremen	755	212	195	91	38
„ Kopenhagen	2 340	541	260	—	152
„ England	1 004	6 686	8 250	4 930	4 769
„ Holland	116	23	17	—	..
„ Belgien	78	—	2	140	72
„ den Ver. Staaten von Amerika	4 772	4 214	3 512	11	672
zusammen	31 038	36 045	44 065	34 846	34 496

Talg. (Die angegebenen Preise gelten für 100 Kilo cif Danzig verzollt, Ziel 3 Monate oder Kasse abzgl. 1 % Discont.).

Der Artikel scheint im Berichtsjahre mehr von der Hausse in Leinöl als von anderen Ursachen beeinflußt gewesen zu sein. Die Zufuhren nach London waren befriedigend, so daß der dortige Vorrath wieder erheblich gestiegen ist. Er betrug am 31. Dezember der letzten 5 Jahre: Fässer:

1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
23 025	17 401	26 260	33 874	50 169

Die Preise am 1. Januar 1900 waren Mk. 63,50 für feinen Hammeltalg und Mk. 50,50 für feinen Rindertalg; sie stiegen im Februar auf Mk. 68 und Mk. 65,50. Im Juni hatte der Artikel seinen niedrigsten Preisstand mit Mk. 59,50 und 56,50. Von da ab zogen die Preise wieder an und stiegen bis zum Ende des Jahres auf Mk. 63,50 und 60,50.

Es sind seewärts importirt worden: dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
von Stettin	797	525	296	1 439	1 924
„ Kiel und Lübeck	25	187	844	241	600
„ Hamburg	1263	1 092	1 215	545	2 021
„ Bremen	49	—	3	82	12
„ Dänemark	319	247	458	21	—
„ den Niederlanden	51	—	—	62	—
„ Großbritannien	20 122	16 350	29 336	20 973	10 126
„ den Ver. Staaten von Amerika	—	—	722	—	4 431
zusammen	22 626	18 401	32 874	23 363	19 114

Fichtenharz. Das Geschäft in amerikanischem Harz war noch größer als im Jahre 1899. Freilich kamen von Amerika direkt nur zwei Seglerladungen nach Danzig und zwar für den Danziger Eigenhandel. Diese Ladungen umfaßten ca. 12 300 Faß. Daneben lieferten Hamburg und Bremen wieder bedeutende Mengen nach hier, woran der Danziger Eigenhandel ebenfalls mit 1200 Faß betheiligt war. Fast alles hier eingeführte Harz nahm seinen Weg nach Russisch Polen. In Warschau dehnt sich der Handel in dem Artikel stetig aus.

In den ersten Monaten des Jahres herrschte auf dem Harzmarkte eine stark steigende Tendenz, unter deren Einfluß sich das Geschäft im Frühjahr schlank entwickelte. Später gingen die Preise aber wieder beträchtlich zurück.

Es sind hier seewärts eingeführt worden: dz, von oder über:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Frankreich	—	375	—	248	9
Belgien und Holland	161	37	340	—	—
Großbritannien	—	—	1 280	7	8
Dänemark	701	233	4	45	116
Schleswig-Holstein	4	—	—	9	3
Hamburg	4 176	6 616	456	512	556
Bremerhaven	13 135	1 002	2	—	10 275
Stettin	17	806	324	859	1 020
Vereinigte Staaten von Amerika	41 784	37 067	24 139	26 110	16 534
zus.	59 978	46 136	26 545	27 790	28 521

IX. Petroleumhandel.

Von Petroleum sind nach den zollamtlichen Angaben hier **seewärts eingegangen**: dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
von den Vereinigten Staaten von Amerika	312 890	334 825	359 230	363 732	346 409
„ Hamburg	8 621	15 050	3 279	9 366	2 765
„ Bremen	247	908	995	2 431	12 675
„ deutschen Ostseehäfen	188	8	1 035	163	226
„ Rußland	53 787	66 562	29 196	—	—
„ Großbritannien	—	—	—	101	1 025
	375 733	417 353	393 735	375 793	363 100
Außerdem von Mineralöl zu gewerblichen Zwecken	29 719	17 951	21 901	18 421	14 505
zus.	405 452	435 304	415 636	394 214	377 605
Versandt wurden:					
bahnwärts nach Ost- und Westpreußen	97 105	86 730	89 810	94 195	86 525
„ „ Pommern	17 205	22 525	18 060	22 410	17 005
„ „ Posen	3 650	2 745	6 930		
Polen und Rußland	765	875	2 245	420	215
	118 725	112 875	117 045	117 025	103 745
stromwärts	203 020	222 955	243 660	251 960	232 310
seewärts (nach Ost- und Westpreußen und Pommern)	1 362	5 170	7 416	1 481	5 309
zus.	323 107	341 000	368 121	370 466	341 364

An dem Petroleumimport unsres Platzes sind im wesentlichen nur die Königsberger Handels-Compagnie und die Deutsch-Russische Naphta-Importgesellschaft betheiligt.

Die Königsberger Handels-Compagnie berichtet uns:

„Unser Bestand an amerikanischem Petroleum betrug am 1. Januar 1900	50 293	dz.
Wir importirten aus den Vereinigten Staaten in 8 Tankdampfern	297 695	„
„ „ „ deutschen Häfen . . . 1875 brls =	2 756	„
zus.	350 744	dz.
Davon nahmen wir nach unseren Lagerhöfen in Königsberg und Bromberg	161 708	„
Von den verbleibenden	189 036	dz
wurden abgesetzt im Danziger Gebiet	146 500	„
während am Jahresschluß verblieb ein Bestand von	42 536	dz

Unser Absatz von amerikanischem Petroleum im Danziger Gebiet kam also demjenigen des Vorjahres fast genau gleich.

Von russischem Petroleum setzten wir im Ganzen 3350 dz ab Danzig ab, zum größten Theil gemischt mit amerikanischem Petroleum unter der Marke Metropolöl. — Außerdem lieferten wir noch bescheidene Quantitäten direct ab Illowo nach der Provinz.

Große Schwierigkeiten wurden seitens der Strom-Polizei den Wasserverladungen von raffinirtem Petroleum gemacht, wie solche in nicht annähernder Weise dem um vieles feuergefährlicheren Benzin, Naphta, Spiritus 2c gemacht werden. — Dadurch werden die Bezugsorte an der Weichsel immer mehr von Danzig abgedrängt und auf den Bezug des bahnwärts über Illowo sich vortheilhafter und bequemer hinzulegenden russischen Petroleums hingeführt zum Nachtheil des Danziger Verkehrs.

Was den Gang der Preise anbetrifft, so blieben diese in den Monaten Januar und Februar ziemlich stabil; sie bewegten sich für den Doppelzentner um 26 Mark herum. Im April erfolgte in Amerika ein Rückschlag, der bis Mitte Juni weitere Fortschritte machte und dem sich unser Markt anschloß.

Mitte Juni trat eine leichte Erholung ein auf 23,10 Mk., die sich im Juli bis auf Mk. 23,60 ausdehnte, um in der zweiten Hälfte wieder 50 Pfennig nachzugeben. Am Schlusse des Juli hob sich der Preis wieder auf 23,90 Mk. und verharrte auf diesem Standpunkt bis gegen Ende September. Dann trat eine Abschwächung ein auf 23,70 Mk. im Oktober, auf 23,40 Mk. im November und auf 23,20 Mk. im Dezember.

Für den Detailhandel stellten sich die Preise durchweg 40 bis 70 Pfennig höher je nach dem Quantum.

Die Preise für Mischöl waren durchschnittlich um 70 Pf. und für rein russisches Petroleum um 1,40 Mk. niedriger als für amerikanisches standard white Petroleum."

Die Deutsch-Russische Naphta-Import-Gesellschaft importirte nach dem uns erstatteten Bericht im Jahre 1900 über See nach Danzig Meteor-Salon-Petroleum 53 630 dz. In den Provinzen Ost- und Westpreußen, Posen, Pommern wurden aus Importen über die Grenzstationen Eydtkuhnen, Prostken, Illowo an

Meteor-Salon-Petroleum	37 010 dz
und an Nobel-Petroleum	15 360 „

abgesetzt.

Die gesammten Ablieferungen der Deutsch-Russischen Gesellschaft in den von der Königsberger Handels-Kompagnie aus Importen via Danzig bedienten Gebieten betrugen

an Meteor-Salon-Petroleum ab Danzig	49 000 dz
an Nobel-Petroleum „ „	3 630 „
an Meteor-Salon-Petroleum ab Eydtkuhnen, Prostken und Illowo .	37 010 „
an Nobel-Petroleum „ „ „ „ „ .	15 360 „
zusammen	105 000 dz.

Die Preise für amerikanisches Standard white, 100 kg netto (d. i. abzüglich 20 % Tara) einschließlich Faß, verzollt, frei ab Lagerhof, waren in den einzelnen Monaten des Jahres die folgenden (unter a für Partieen von 120 Fässern, unter b für kleinere Partieen) Mk.:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
a.	26,10	25,90	25,50	24,15	23,05	22,60	24,30	24,30	22,30	23,75	23,45	23,50
b.	26,30	26,20	25,70	24,50	23,25	22,80	24,50	24,60	22,60	24,05	23,80	23,80

Hiernach betrug der Durchschnittspreis für größere Partieen amerikanischen Petroleums 24,08 Mk. (im Jahre 1899 22,69 Mk.) und für kleinere Partieen amerikanischen Petroleums 24,34 Mk. (im Jahre 1899 22,99 Mk.).

X. Heringshandel.

Der Heringshandel des Jahres 1900 hatte in vieler Hinsicht große Aehnlichkeit mit dem des Jahres 1899.

In beiden Jahren hatte nur die größere Hälfte der Fischer günstige Erfolge zu verzeichnen, während Salzer und Händler für ihre Arbeit und Mühe keinen entsprechenden Lohn fanden.

Wieder war es die stürmische Witterung oder vollständige Windstille, welche die Fischerboote verhinderte, an die großen Heringszüge heranzukommen, die sich rechtzeitig eingefunden hatten. Nur großen, von Dampfern gezogenen Booten glückte es einigermaßen, regelmäßig die Netze zu füllen; doch mußten auch diese oft mehrere Tage in See bleiben und brachten dann den Fang in bereits untergeordneter Beschaffenheit an Land.

Die verhältnißmäßig sehr geringen Mengen der im Jahre 1899 gesalzenen Heringe hatten die Preise sehr hoch gehen lassen und den Verbrauch so eingeschränkt, daß darin allein schon eine Gefahr für den Handel lag. Dazu kam noch, daß im Juni und Juli, den ersten Fangmonaten, der Sommerfang an den westlichen Inseln Schottlands, sowie den Orkney- und Shetlands-Inseln und der Ostküste Schottlands nur geringe Ausbeute lieferte, während er in Norwegen fast ganz fehlschlug. Die Preise blieben daher andauernd hoch, und als gegen den Herbst an allen Fangstellen, auch in Holland, größere Mengen gelandet wurden, waren Salzer und Händler zu eifrig, den Fischern die hohen Preise zu bewilligen.

Die Fischer aber, durch die hohen Preise gelockt, verfolgten den Fang noch weiter, bis schließlich das zu stürmisch werdende Winterwetter und die herabgedrückten Werthe der Fischerei ein Ziel setzten.

Die Mengen der gefangenen und gesalzenen Heringe betrugen: Fässer zu 150 kg:

	1900:	1899:	1898:
in Schottland und England	1 012 000	1 005 000	1 315 000
Holland	380 000	275 000	495 000
Norwegen	265 000	390 000	467 000
Schweden	—	9 000	78 000
Deutschland	98 400	60 000	110 000
	1 755 400	1 739 000	2 465 000

Eingeführt wurden hier:

	1900:	1899:	1898:
aus Schottland und England	124 654	87 554	177 088
Holland	31 752	3 927	9 049
Norwegen und Schweden . .	4 882	3 010	7 706
Dänemark	328	860	—
	161 616	95 351	193 843
Von deutschen Häfen . . .	16 138	26 971	19 281
Zusammen	177 754	122 322	213 124
Im Gesammtwerth von Mk.	5 510 000	4 037 000	4 476 000

Es blieben Bestand Ende Dezember: Fässer von 150 kg:

	1900:	1899:	1898:
crownfullbrand und full . .	8 443	3 768	6 364
erbrmatfull, matfull u. matties	17 418	15 371	16 850
erbrspent und spent . . .	10 624	9 854	16 432
Brackheringe	1 065	1 358	836
	37 550	30 351	40 482
Norweger und Holländer . .	1 204	295	803
	38 754	30 646	41 285
Umgesetzt sind demnach . .	153 508	132 961	185 392
im Werthe von Mk.	4 759 000	4 388 000	3 893 000

In welcher Weise der hiesige Absatz sich auf die einzelnen Absatzgebiete vertheilt hat, läßt sich — wie schon in unsern früheren Jahresberichten bemerkt wurde, — nicht angeben, da die Anschreibungen über den Eisenbahn- und Stromschiffahrtsverkehr Heringe und **andere Fische** unter einer Rubrik zusammenfassen.

* * *

Bahnwärts sind versandt worden: Fische und Heringe: dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
nach Ost- und Westpreußen .	41 835	52 845	64 885	60 665	78 865
„ dem übrigen Deutschland	11 410	7 935	11 165	11 500	11 730
„ Polen	64 425	78 380	88 355	78 710	119 620
„ Rußland	12 255	17 130	20 250	17 965	9 315
„ Oesterreich-Ungarn . .	100	715	660	785	1 050
„ dem übrigen Ausland .	—	—	10	35	—
zusammen	130 025	157 005	180 325	169 660	220 580
ferner **stromwärts**:					
nach der Provinz und Polen	40 920	49 090	68 230	41 490	61 940
zusammen	170 945	206 095	248 555	211 150	282 520

* * *

Großhandelspreise für Heringe in Danzig.

(Monatlicher Durchschnittspreis für das Faß, verzollt) Mk.

	für crown und full:				crown Ihlen:			
	1900:	1899:	1898:	1897:	1900:	1899:	1898:	1897:
Januar	49,50	28,50	43	36	38	22	32	22
Februar	50,	30	43	36	36,50	24	32	23
März	50,	31	43	36	36,50	24	32	23
April	—*)	32	43	36	35,50	25	32	24
Mai	—*)	33	42	36	32,50	26	32	25
Juni	—*)	—*)	—*)	—*)	29	—*)	31	25
Juli	—*)	38	—*)	—*)	24,50	—*)	27	—*)
August	48,50	49	27,50	45	40	43	20	34
September	44	48	28,50	44	33,50	40	21	33
Oktober	39,50	49,50	28,50	43	30,50	38,50	22	31
November	38,50	49,50	28,50	44	28	37,50	22	30
Dezember	40	49,50	27,50	44	28,50	37,50	21,75	31
Jahresdurchschnitt	45,00	39,82	35,45	40	32,75	31,75	27,06	27,36

*) Die alten Läger waren geräumt und die neuen Zufuhren noch nicht angekommen.

XI. Salzhandel.

Nach der von dem Königlichen Haupt-Zollamte uns mitgetheilten Uebersicht sind von Kochsalz hier **seewärts eingegangen:** dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
von Großbritannien	67 437	66 693	68 529	62 077	63 995
„ Rußland	118 227	99 435	53 435	—	—
„ Spanien	—	2 818	—	—	—
über deutsche Häfen	1 128	1 250	1 537	1 372	1 924
zusammen	186 792	170 196	123 501	63 449	65 919

Mit der **Eisenbahn** sind 1900 hier 2530 dz von Ost- und Westpreußen, 9960 dz von Posen (Inowrazlaw) und 210 dz von anderen deutschen Stationen, zusammen 12 700 dz angekommen gegen 25 705 dz im Jahre 1899, 17 310 dz im Jahre 1898 und 33 220 dz im Jahre 1897.

Versandt wurden:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
seewärts	11	10 382	3 307	21 000	18 323
stromwärts	39 870	29 680	16 705	11 905	21 870
mit der Eisenbahn:					
nach West- und Ostpreußen	44 185	47 585	46 065	46 460	47 265
„ Pommern und Posen	4 060	4 015	2 865	3 430	3 870
„ Polen	83 310	81 780	50 995	510	710
außerdem	25	5	1 540	—	15
bahnwärts zusammen	131 580	133 385	101 465	50 400	51 860
Versandt zusammen	171 461	173 447	121 477	83 405	92 053

Die größere Hälfte unsres Salzhandels ist Speditionsverkehr. Das nach Polen verladene Quantum ist nämlich in der Hauptsache Salz, welches von Eupatoria auf dem Seewege nach unserem Hafen kommt und bahn- oder stromwärts nach Polen weiter spedirt wird.

Den Eigenhandel unseres Platzes gehört bezüglich des Seeimportes das von England bezogene Siedesalz an. Dieser Handel litt unter den außerordentlich hohen Seefrachten, und auch die in Folge

des niedrigen Wasserstandes der Weichsel bedeutend erhöhten Flußdampferfrachten bewirkten eine Abnahme der Verladungen von englischem Siedesalz nach der Provinz; an dessen Stelle wurden die Erzeugnisse der inländischen Salinen verwendet.

Der Preis betrug im Durchschnitt für den Sack von 125 Pfund netto, fertig gepackt, unverzollt, frei Kahn oder Eisenbahnwagen Neufahrwasser, 1,75 Mark gegen 1,65 Mark im Jahre 1899 und 1,55 Mark im Jahre 1898.

XII. Weinhandel.

Ueber die Ernte des Jahres 1900 in den verschiedenen Weinbau treibenden Ländern ist Nachstehendes zu vermerken:

Frankreich. Wie bedeutungsvoll das Jahr 1900 für den Weinbau Frankreichs war, geht aus der offiziellen Aufstellung der Steuerbehörde hervor. Die letzte Weinernte betrug danach 67 352 661 hl, d. h. 19 444 981 hl mehr als im Jahre 1899, und 31 388 153 hl mehr als das Durchschnittserträgniß der letzten zehn Jahre. Die Ernte von 1900 war die reichste seit dem Jahre 1875, welches die ungeheure Ziffer von 83836000 hl erreichte. Den größten Antheil an der Ernte hatte die Gironde, während der Süden Frankreichs, Cette, Narbonne u. s. w., fast gänzlich ausfiel. Ueberschwemmungen und Traubenschädlinge hatten in diesen Distrikten derartig gewüthet, daß man sich in den meisten Fällen nicht der Mühe unterzog, zu lesen. Ueber die Qualität der Bordeaux-(Gironde)Weine im Allgemeinen muß es als verfrüht erachtet werden, schon jetzt eine bestimmte Ansicht auszusprechen, da sich die Weine der verschiedenen Departements sehr ungleich probiren: einzelne Distrikte von Medoc und Blaye zeigten sehr gute Eigenschaften. Der Alkoholgehalt des 1900er Jahrganges bewegt sich zwischen 10 und 12½ %, ist mithin recht günstig. Die Preise sind bei guten gesunden Weinen als normal, sogar als billig zu bezeichnen, kleine, zum Theil fehlerhafte Weine werden zu wahren Schleuderpreisen an den Markt gebracht. In Burgund ist die Ernte gut, aber nicht überreich.

Rheingau, Rheinhessen und Pfalz haben reichliche Erträge erzielt. Die Qualität schwankt zwischen derjenigen der 1897er und 1899er Weine, kommt aber letzteren näher als ersteren.

Mosel, Saar und Ruwer zeitigten ein ähnliches Ergebniß wie die genannten Rhein-Distrikte. Im Allgemeinen besitzen die Weine Rasse und Zucker und wurden trotz der reichlichen Ernte mit Preisen bezahlt, die ihre Rechtfertigung nur in der immer mehr steigenden Nachfrage nach Moselwein haben.

Spanien, Portugal, Italien hatten qualitativ und quantitativ nur eine mittelmäßige Ernte. Die 1900er Sherry-Ernte ist sogar die kleinste, die seit vielen Jahren zu verzeichnen war, so daß eine bedeutende Preissteigerung auf dem Sherry-Markte eintrat. Der Import von rothen italienischen Weinen zu Verschnitten geht von Jahr zu Jahr mehr zurück, da diese Weine die in sie gesetzten Hoffnungen nicht erfüllt haben.

Oesterreich-Ungarn hat vermöge des erweiterten Anbaues von Ländereien, die durch die Phylloxera verwüstet gewesen waren, eine reichliche Ernte zu verzeichnen. Ueber die Qualität verlautet noch nichts Bestimmtes. Gute Oberungar- und Tokayer-Weine stehen nach wie vor hoch im Preise.

Der Weinhandel unserer Stadt hat sich im Jahre 1900 in ähnlicher Weise wie früher entwickelt. Sehr schädigend für ihn sind die vielen, oft schwindelhaften, auswärtigen Ausverkäufe und Auktionen, sowie die Weinverkäufe großer Gesellschaften, die, nicht durch Abgaben und Gewerbesteuern belastet, allenthalben als verkappte Weinhandlungen auftreten und dem gläubigen Publikum oft genug Waare zweifelhaftester Natur zu den unmöglichsten Preisen aushändigen. — In rothen Bordeauxweinen erstreckt sich der Hauptumsatz auf 1893er, 95er, 96er, zeitweise auch schon auf 1898er Weine. Die dazwischen liegenden Jahrgänge kommen theils als unreif, theils als nicht der hiesigen Geschmacksrichtung entsprechend weniger in Betracht. Von dem 1899er Jahrgang, dessen gute Entwickelung anhält, verspricht sich der Handel gute, schön ausgebaute Flaschenweine, die sich den besten Jahrgängen anreihen und selbst die 1893er in Schatten stellen dürften. In Rhein- und Mosel-Weinen sind noch immer die 1893er, 95er, 97er und neuerdings die 1899er als bevorzugt zu erwähnen.

Seewärts eingegangen sind nach den zollamtlichen Anschreibungen dz:

	Wein und Most in Fässern:	Schaumwein in Flaschen:	Anderer Wein in Flaschen:	Zusammen 1900:	1899:	1898:
von Frankreich	928	2 060	95	3 083	5 741	3 871
„ Holland	1 792	332	501	2 675	4 022	4 116
„ Belgien	39	442	26	507	647	1 700
„ Großbritannien	333	67	8	408	271	183
„ Italien	12	—	—	12	7	6
vom Rheingebiet	7 516	1 928	2 239	11 683	9 857	10 100
von Hamburg-Altona	5 673	260	96	6 029	5 268	3 205
„ Bremen	1 200	15	132	1 347	1 101	1 180
„ Dänemark	5 851	37	46	5 934	4 834	6 045
„ Kiel und Lübeck	954	1	1 184	2 139	2 289	3 492
„ Stettin	2 111	166	1 443	3 720	3 745	3 398
1900:	26 409	5 308	5 770	37 487	—	—
1899:	26 765	5 201	5 816	—	37 782	—
1898:	25 744	4 722	6 830	—	—	37 296

Ueber den **Empfang mittels Eisenbahn** wird uns von der Königlichen Verkehrsinspektion mitgetheilt, daß von deutschen Stationen 660 dz und von Ungarn 180 dz eingegangen sind.

Der **Empfang stromwärts** beschränkte sich wohl in der Hauptsache auf Sendungen im Lokalverkehr der Provinzen Ost- und Westpreußen. Er betrug nach den Anschreibungen an der Einlager Schleuse im vergangenen Jahre 215 dz (1899: 365, 1898: 385, 1897: 855, 1896: 495).

Versandt wurden nach den statistischen Anschreibungen der hiesigen Güter-Expedition dz bezw. hl:

bahnwärts	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
nach West- und Ostpreußen	3 945	1 940	2 660	2 675	2 280
„ dem übrigen Deutschland	1 290	745	1 210	865	1 045
„ Polen und Rußland	9 315	5 120	11 185	6 150	6 355
„ Oesterreich	—	—	5	5	5
bahnwärts zus.	14 550	7 805	15 060	9 695	9 685
stromwärts nach den Anschreibungen an der Plehnendorfer Schleuse	16 795	19 130	14 355	12 480	12 330
seewärts:					
nach Stettin	672	1 172	727	576	870
„ anderen deutschen Häfen	880	262	550	503	124
„ Dänemark	41	101	95	37	53
„ den Niederlanden und Belgien	160	163	98	114	90
„ anderen Ländern	386	15	9	23	51
seewärts zusammen	2 139	1 713	1 479	1 353	1 188
Gesammtversand	33 484	28 648	30 894	23 528	23 203

XIII. Bierbrauerei.

Das Braugewerbe war begünstigt durch mäßige Preise der Rohstoffe Hopfen und Gerste, klagt aber, wie fast alle Industrien, über hohe Arbeitslöhne und Kohlenpreise.

Der Bierumsatz litt im Winterhalbjahr unter der andauernd kalten Witterung, doch hat der Sommer mit seiner zeitweise tropischen Hitze den Konsum derartig gesteigert, daß die Brauereien nicht nur das Minus an Umsatz, das der Winter gebracht hatte, gedeckt, sondern wohl sämmtlich im ganzen noch einen Mehrausstoß gegen das Vorjahr zu verzeichnen haben.

Der Export von Jopenbier nach England ist in Folge der Zollerhöhungen, welche dort aus Anlaß des südafrikanischen Krieges vorgenommen wurden, zurückgegangen.

Sehr geklagt wird wieder über den unlauteren Wettbewerb, der sich aus der Verwendung von Gebinden ergiebt, die wesentlich größer sind, als ihr angeblicher Inhalt. Wir haben uns daher, wie in unserem Thätigkeitsbericht dargelegt, für die Einführung des Aichzwanges für Bierfässer ausgesprochen.

Im Betriebe waren im Jahre 1900 einschließlich der Brauereien in St. Albrecht, Alt-Schottland, Neufahrwasser und Langfuhr 15 Brauereien, d. s. 2 Brauereien mehr als 1899. In Folge dessen hat auch die Bierproduktion zugenommen. Sie betrug nach den uns zugegangenen Angaben 19 678 hl obergähriges und 211 697 hl untergähriges Bier, zusammen also 231 375 hl. Da als die entsprechenden Ziffern im Vorjahre 20 870 hl obergähriges und 208 279 hl untergähriges Bier zu verzeichnen waren, so hat die Erzeugung des ersteren um 1 192 hl abgenommen, die des letztern um 3 418 hl zugenommen. Insgesammt beträgt die Zunahme somit 2 226 hl.

Es sind versandt worden:

bahnwärts (von den kleineren Stückgutsendungen unter 500 kg abgesehen) Bier aller Art (einschließlich Porter und Ale), dz:

	1900*):	1899*):	1898*):	1897*):	1896:
nach West- und Ostpreußen	23 465	19 310	14 965	9 430	2 135
„ dem übrigen Deutschland	2 295	1 775	2 035	3 555	815
„ Polen und Galizien	640	105	825	165	260
zusammen Versand bahnwärts	26 400	21 010	17 825	13 150	3 210
auf der Weichsel desgleichen	290	585	885	580	585
seewärts:					
nach Großbritannien	3 556	3 412	4 146	4 305	3 859
„ den Niederlanden	74	54	87	132	98
„ Belgien	77	49	53	47	60
„ deutschen Häfen	16	31	78	37	14
zusammen Versand seewärts	3 723	3 546	4 364	4 521	4 031
Gesammter Versand	30 413	25 141	23 074	18 251	7 241

Bahnwärts **zugeführt** wurden 1900 von Ost und Westpreußen 14 020 dz, von Posen 1185 dz, von Bayern 13 675 dz, aus dem übrigen Deutschland 110 dz und von Oesterreich 2720 dz, zusammen 31 710 dz gegen 27 780 dz im Jahre 1899, 24 580 dz im Jahre 1898 und 26 060 dz im Jahre 1897.

Seewärts sind eingegangen:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
von Stettin	1 022	761	697	233	636
„ anderen deutschen Häfen	147	15	606	109	3
„ England	2 721	2 583	2 779	2 548	2 728
zusammen seewärts	3 890	3 359	4 082	2 890	3 367
stromwärts	32 185	29 670	29 570	25 660	20 800

*) Einschl. des Versandes der Station Langfuhr, über welche unsere größte Brauerei, die Danziger Aktien-Bierbrauerei in Kleinhammer, ihre Sendungen verlädt.

XIV. Tabakindustrie.

Die Lage der Tabakindustrie in unserer Stadt ist im Vergleich zum Vorjahre im Wesentlichen wenig verändert.

Der Konsum ist in einzelnen Fabrikaten zurückgegangen, in anderen Sorten dagegen gestiegen, so daß ein Ausgleich stattgefunden hat.

Der Konsum in Rauchtabaken hat bereits seit Jahren abgenommen und zwar hauptsächlich in Folge der wachsenden Liebhaberei für Cigarren und Cigaretten. Es ist diese Erscheinung auch ein Beweis für die Besserung in der wirthschaftlichen Lage der arbeitenden Klasse; denn bei geringen Verdiensten würde sie jedenfalls den billigeren Genuß von Rauchtabaken vorziehen.

Wie weit und ob ein weiterer Rückgang im Konsum von Rauchtabaken noch bevorsteht, ist heute noch nicht festzustellen. — Dahingegen hat an Umfang zugenommen die Kautabak-Fabrikation und ist hierin auch ein weiterer Aufschwung noch zu erwarten. Ein Hauptgrund hierfür ist das Verbot des Rauchens in Fabriken, Werkstätten u. dergl. An Stelle des früher häufig gestatteten und vorgekommenen Rauchens bei der Arbeit wird heute als Ersatz dafür zum Kautabakgenuß gegriffen.

Die Schnupftabakfabrikation hat sich im Allgemeinen in demselben Rahmen wie im Vorjahre bewegt; es kamen für uns in der Hauptsache billigere Qualitäten in Betracht.

Die Cigarettenfabrikation, ein Industriezweig, der sich erst in den letzten Jahren in größerem Umfange hier entwickelt hat, hatte in der ersten Zeit namentlich unter dem Mangel an geschulten Arbeitern zu leiden. Durch Heranziehen von hoch bezahlten Vorarbeitern ist es gelungen, das erforderliche einheimische Personal an Arbeiterinnen heranzubilden, und es verdienen jetzt Arbeiterinnen, welche noch vor einigen Jahren 3 bis 5 Mk. Wochenlohn erhielten, wöchentlich 10 bis 12 Mk.

Die hier fabrizirten Cigaretten, die früher nur schwer in den Handel zu bringen waren, weil die Konsumenten zu sehr an die altbekannten Fabrikate aus Dresden und anderen Städten gewöhnt waren, sind heute in unseren Ostprovinzen eine beliebte Ware und beginnen auch über diese hinaus Absatz zu finden.

XV. Bernsteinwaren.

Der Uebergang der Stantin & Becker'schen Werke in den Besitz der Staatsregierung hatte für die Industrie den Vortheil, daß sie endlich rohen Bernstein zur Fabrikation direkt vom Produzenten erhielt.

Für die weiblichen Arbeiter bedeutet die Lieferung des sortirten Rohmaterials eine erhebliche Erleichterung und eine Besserung ihres Verdienstes um ungefähr 20 %.

Die Nachfrage nach rohem Ambroid, das hauptsächlich in Wien, Paris, New York zu Pfeifen verarbeitet wird, bleibt andauernd rege; es dürfte deshalb eine Erhöhung der Preise bevorstehen.

Das Bernstein-Perlengeschäft blieb über das erste Halbjahr 1900 hinaus auffallend still; China fiel wegen der dortigen Wirren mit seinen Aufträgen ganz aus, und die Unsicherheit der Verhältnisse im Sudangebiet wirkte nachtheilig auf den Absatz. Von September an aber belebte sich das Geschäft ungemein, und es ist zu hoffen, daß der nahende Winter reichliche Aufträge auf alle Größen von Perlen bringen wird.

Die Preise bleiben aber gedrückt, weil die russische Konkurrenz mit billigsten Offerten trotz der Erhöhung der Preise für das Rohmaterial am Markte bleibt. Die Nachfrage nach Bernsteinschmuck wie Broschen, Armbänder 2c. wird immer geringer, und die kleinen Fabrikanten, die sich mit deren Herstellung befassen, klagen allgemein.

Nach ungefährer Schätzung — da nähere Angaben fehlen — sind im Jahre 1900 mehr als 13000 kg Rohstein im Werthe von kaum Mk. 200000,— hier eingeführt und zu verschiedenen Bernsteinwaren verarbeitet worden. Außerdem gelangte, wie in früheren Jahren, noch eine größere Menge geschmolzener Bernstein zur Lackfabrikation an den Markt.

Es ist sehr bedauerlich, daß das hierorts in unserer Branche sich breitmachende Innungs- und Zunftzwangwesen einen ihm nicht gebührenden Einfluß auf den Gang des Geschäfts gewonnen hat. Wer nicht der Innung, bezw. der von ihr abhängigen Genossenschaft angehört, erhält keinen Bernstein. Das zwingt auch die Großbetriebe, der Genossenschaft beizutreten. Der Bedarf an Bernstein aber, den die der Innung in ihrer früheren Gestalt angehörigen und jetzt an der Spitze stehenden, kleinen Handwerker zusammen hatten, beträgt auch heute noch kaum die Hälfte desjenigen eines einzelnen Großbetriebes. Dennoch hat man die Interessen der größeren Fabrikanten gänzlich bei Seite geschoben und durch den Ausschluß der so nothwendigen Bewegungsfreiheit des Einzelnen, jede weitere Entwickelung der Industrie lahmgelegt.

XVI. Steinkohlenhandel.

	1900:			1899:			1898:		
	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:
Seewärts sind **eingeführt** worden (t zu 1000 kg):									
von Großbritannien . . .	265 473	8 140	—	251 459	5 884	—	263 383	6 789	—
„ niederl. u. belgischen Häfen	1 052	250	—	4 855	880	—	1 348	3 360	—
„ deutschen Nordseehäfen .	560	1 318	10	12 317	1 649	11	15 365	990	—
„ dem Rheingebiet . . .	7 615	470	—	—	138	—	420	278	—
„ deutschen Ostseehäfen . .	100	—	4	150	—	2	440	—	5
	274 800	10 178	14	268 781	8 551	13	280 956	11 417	5
zusammen	284 992			277 345			292 378		
Insgesammt Schiffsladungen	362			278			323		
Die **Bahnzufuhr** (i. w. **schlesische Steinkohlen**) betrug	187 943			180 006			152 542		
Gesammtzufuhr	472 935			457 351			444 920		
Versandt wurden: **stromwärts**	108 078	1 662	—	95 562	1 697	—	96 199	1 813	—
mit der Eisenbahn:									
nach West- und Ostpreußen .	90 600	5 228	576	48 456			41 114		
„ Pommern	5 181	328	—	2 996			2 314		
„ Posen	5 475	17	46	912			1 848		
„ Polen und Rußland . .	24 515	658	20	1 860			2 802		
außerdem	799	—	10	398			353		
bahnwärts zus.	126 570	6 231	652	54 622			48 431		
Gesammtversand	243 193			151 881			146 443		

* * *

Englische Kohlen. Der Beginn des Jahres 1900 brachte dem Kohlenhandel ein sprungweises Steigen der Preise. Von einem Preisstand von 17 Schilling*) für schottische Maschinenkohlen Ende Dezember 1899 stieg der Preis bis Ende Februar auf 20 Schilling, und selbst bei diesem hohen Preise fanden die eintreffenden Ladungen schlanken Absatz, da der Bedarf sehr groß war und die Zufuhren im Verhältniß zum Bedarf viel zu spärlich eintrafen. Die schottischen Gruben förderten sehr wenig und die Dampfer hatten eine sehr lange Ladezeit. Schlesien hatte mit Abladungen nach den östlichen Provinzen fast ganz aufgehört, da es infolge der großen Streiks der Grubenarbeiter in Böhmen und Sachsen seine Kohlen zu sehr hohen Preisen dorthin verkaufte. Die Konsumenten in den östlichen Provinzen, welche sonst schlesische Kohlen verbrauchen, mußten daher ihren Bedarf in schottischen Kohlen decken und Preise bewilligen, welche diejenigen der schlesischen Kohlen weit übertrafen. Der Bedarf an schottischen Kohlen war unter diesen Umständen außerordentlich groß, zumal auch die sächsischen Industriebezirke durch die lange Dauer des dortigen Streiks gezwungen waren, einen Theil ihres Bedarfs in schottischen Maschinenkohlen über Kiel, Stettin und Danzig zu decken. Von Danzig wurden 1000 Tonnen schottischer Maschinenkohlen nach Leipzig und Chemnitz verkauft und mit der Bahn dahin versandt.

Nachdem gegen Ende März die Stromschiffahrt eröffnet war, trafen die auf Schiffahrtseröffnung von England zu Preisen von 18 bis 18½ Schilling gekauften Kohlen hier sehr reichlich ein, und die Ankünfte drängten sich im Laufe des April so zusammen, daß ein schlanker Absatz für sie nicht zu erzielen war, zumal man in der Provinz darauf rechnete, daß Schlesien bald wieder besser liefern werde. Infolgedessen waren die Preise an unserem Platze trotz der hohen und festen Forderungen, welche man in England stellte, matter, und man konnte schottische Maschinenkohlen hier aus zweiter Hand billiger kaufen, als sie direkt zu beziehen waren.

Nachdem indessen die auf Schiffahrtseröffnung gekauften Ladungen, von denen ein großer Theil zunächst zu Lager genommen werden mußte, untergebracht waren, gingen die Preise bei spärlich ein-

*) Die Preise für englische und schottische Kohlen beziehen sich auf die Tonne, cif Neufahrwasser.

treffenden Zufuhren wieder höher, so daß im Juli und August für schottische Maschinenkohlen Preise bis zu 23, ja 23½ Schilling bezahlt wurden. Trotz der steigenden Preise fanden die Zufuhren schlanken Absatz, zumal Schlesien, auf dessen prompte Lieferungen man vom April ab fest gerechnet hatte, nur ganz mangelhaft lieferte. Auch die übrigen englischen und schottischen Kohlensorten, so namentlich Newcastler Steam small, behaupteten bei knapper Zufuhr ihre hohen Preise. Es hatte das zum Theil ebenfalls seinen Grund darin, daß viele Fabriken und Ziegeleien, welche bei Beginn des Frühjahrs auf schlesische Kohlen gerechnet hatten, nunmehr, da Schlesien sehr schwach oder gar nicht lieferte, gezwungen waren, ihren Bedarf in Newcastler Steam small zu decken und, da es ihnen um prompte Lieferung zu thun war, hohe Preise bewilligten.

Erst gegen Ende Oktober begann sich ein Umschwung auf dem Kohlenmarkte bemerkbar zu machen. Die großen schlesischen Kohlenfirmen fingen wieder an, die östlichen Provinzen in größerem Maße zu versorgen, und da sich die englischen Kohlen nach der Provinz ganz wesentlich höher stellten, als schlesische und jene von den Händlern und Konsumenten in der Provinz nur gekauft worden waren, weil Schlesien bis dahin nicht geliefert hatte, so war nunmehr der Absatz in schottischen Stück- und Nußkohlen wie abgeschnitten, und es war selbst bei ganz wesentlich ermäßigten Preisen, welche den Kohlenhändlern in Danzig, die sich zu hohen Preisen für den Winter eingedeckt hatten, zum Theil recht großen Verlust brachten, unmöglich, etwas nach der Provinz zu verkaufen. Deshalb mußte der größte Theil der von England gekauften Kohlen hier zu Lager genommen oder gegen recht bedeutende Vergütung an die Engländer zurückverkauft werden. Da nun auch bis in die letzten Tage des Dezember der erwartete Winter ausblieb, so stockte auch der Lokalabsatz. Die Läger wurden infolgedessen immer größer, und es waren Ende des Jahres so große Bestände an unserem Platze, wie wir sie seit mehreren Jahren nicht gehabt hatten.

Schlesische Kohlen. Das Jahr 1899 schloß mit sehr hohen Preisen für englische Kohlen und das Berichtsjahr brachte noch eine weitere Steigerung bis zu 20/30 %. Die Folge davon war eine enorme Nachfrage nach oberschlesischen Kohlen; doch waren die Gruben Oberschlesiens so sehr mit Aufträgen überhäuft, daß sie den hiesigen Kontrahenten nicht einmal die alten Mengen zur Verfügung stellen konnten.

Nach der Statistik des Berg- und Hüttenmännischen Vereins für Oberschlesien sind an Kohlen verfrachtet worden:

	1900:	1899:	
nach Danzig . . .	93 406	89 134	To.
„ Neufahrwasser .	42 291	31 098	„
	135 697	120 232	To.

Sicher hätte das doppelte Quantum leicht placirt werden können, wenn Kohlen zu haben gewesen wären. Jedenfalls haben aber die Zwischenhändler und namentlich die Detailhändler an den rechtzeitig gekauften Kohlen guten Nutzen gehabt. Kleine Sortimente, Erbs-, Grieskohlen u. dergl., sind fast garnicht nach hier abgegeben worden; die oberschlesischen Hüttenwerke consumirten solche an Ort und Stelle.

Als Durchschnittspreise sind zu verzeichnen für 50 kg frei Waggon Danzig:

	1899:	1900:
für beste Stück- und Würfelkohlen . .	90 bis 100 Pf.	99 bis 110 Pf.
„ Nußkohlen	90 „ 100 „	100 „ 112 „
„ Kleinkohlen	75 „ 80 „	83 „ 90 „
„ Erbs- und Grieskohlen	75 „ 85 „	80 „ 90 „

Geringere Marken waren je nach Qualität 2 bis 5 Pf., Exportkohlen, die lediglich für Bunkerzwecke von Seedampfern verwandt wurden, in Folge des niedrigen Tarifes 2 bis 3 Pf. billiger.

Niederschlesischer Cokes wurde in größerem Maßstabe für Werften und Fabriken bezogen, und die niederschlesische Schmiedekohle machte selbst am Platze der englischen Erbskohle starke Konkurrenz.

Das Provinz-Geschäft gestaltete sich für die hiesigen Händler, soweit sie Kohlen abzugeben hatten, recht lohnend.

* * *

Für **englische** und **schottische** Kohlen waren die Durchschnittspreise für 3000 kg frei Eisenbahn oder Flußfahrzeug in Neufahrwasser: Mk.:

	englische Schmiede-Nußkohlen		schottische Maschinen-Stückkohlen		Steam-small-Kohlen	
	1900:	1899:	1900:	1899:	1900:	1899:
Januar	75	54	66	46	56	33
Februar	75	55	66	46	56	33
März	75	56	64	46	57	34
April	78	56	62	46	57	35
Mai	80	56	66	48	58	38
Juni	82	56	68	49	60	38
Juli	82	56	76	52	64	40
August	84	58	78	55	64	42
September	84	58	78	57	62	45
Oktober	84	58	75	57	60	45
November	84	58	66	55	54	45
Dezember	83	64	65	58	48	46
Jahresdurchschnitt	80,50	57,08	69,00	51,25	58,00	39,50

XVII. Handel mit Baumaterialien.

Auf die rege Thätigkeit im Baugeschäfte während des letzten Jahres folgte im vergangenen Jahre eine starke Reaktion, hervorgerufen durch die übermäßige spekulative Bauthätigkeit am hiesigen Platze und dessen Umgegend während der Periode 1895/99, sowie durch die Schwierigkeit der Beleihung von Grundstücken. Auch die ungünstigen Ernteaussichten im Frühjahre 1900 wirkten nachtheilig auf das Provinzgeschäft ein, das sich selbst nicht besserte, nachdem die Ernte sich wesentlich günstiger gestaltete, als befürchtet war.

Das **Cement**-Geschäft verlief recht flau bei Preisen, die durch Konventionen auf einem ziemlich hohen Stand gehalten wurden; eine starke Ueberproduktion trat jedoch während der zweiten Jahreshälfte in Erscheinung und führte für Abschlüsse auf 1901 eine förmliche Deroute herbei. Unsere Nachbarfabrik Bohlschau hat ihre Produktion zu leidlichen Preisen geräumt.

Mauersteine hatten schwierigen und theilweise unlohnenden Absatz, lediglich beste Qualitäten fanden Unterkommen bei öffentlichen Bauten zu erträglichen Preisen.

Um eine Besserung herbeizuführen, wird eine Vereinigung der benachbarten Ziegeleien geplant, die zunächst auf Einschränkung der Produktion abzielt; der Erfolg bleibt abzuwarten.

Chamottesteine. Der Handel verlief gleich demjenigen des Vorjahres; nach Polen wurden größere Partieen transito abgeladen.

Glasirte Thonröhren und Krippen fanden in Stadt und Umgegend beschränkten Absatz; größere Abschlüsse für öffentliche Anlagen geschahen direkt mit den inländischen Produzenten.

Die Verwendung von **Verblendziegeln** war noch geringfügiger, als es die eingeschränkte Bauthätigkeit an sich bedingt haben würde.

In **Holzcement-, Asphalt- und Dachpappen**-Fabrikaten ging der Absatz in Folge des geringeren Bedarfs der Provinz- und Landkundschaft so wesentlich zurück, daß der Handel in diesen Artikeln als höchst ungünstig bezeichnet werden muß.

In **Steinkohlentheer und Steinkohlenpech** verlief das Geschäft ebenfalls schleppend und wenig einträglich.

Asphaltmaterialien. Trinidad-Asphalt fand größeren Absatz nach Polen, in Limmer-Asphalt blieb der Handel beschränkt.

In **Dachschiefer,** deutschem und ausländischem, geht der Bedarf von Jahr zu Jahr zurück, da die größeren Bauten, öffentliche und private, seit mehreren Jahren fast ausschließlich Ziegelmaterial jeder Gestalt verwenden.

In **Holztheer** und **Holzpech** war der Umsatz nur unbedeutend.

* * *

Auf der **Weichsel** sind hier **angekommen**: dz.:

	Cement und Kalk.	Mauersteine, Dachziegel, Thonfliesen und Thonröhren.	Steine und Steinwaren.	Asphalt, Theer und Pech.
1900:	4565	268 290	20 110	5 205
1899:	4020	288 980	18 090	7 575
1898:	1685	585 610	6 180	10 360

und auf der **Eisenbahn**: dz.:

	Cement.	Thonröhren.	Gebrannte Steine.	Bearbeitete Steine.	Kalk.	Schiefer.	Theer.	Dachpappe.
1900:	28 455	8325	116 230	4 150	78 915	4080	30 410	4375
1899:	27 645	6845	157 000	60 855	78 360	2230	34 485	4895
1898:	36 245	7415	253 605	52 660	63 690	1470	34 995	5005
1897:	44 345	3830	111 225	3 410	38 860	1145	13 305	4755

Seewärts sind hier im Jahre 1900 von Baumaterialien u. a. **eingeführt** worden: dz.:

von:	Cement.	Mauer- und Dachziegel, unglasirt.	Feuerfeste Steine aus Thon.	Thonröhren.	Steine, roh oder blos behauen.	Dachschiefer.	Asphalt.	Theer.	Pech.	Dachpappe.
Pommern	319 597	240	3 295	—	171	126	532	861	332	121
Schleswig-Holstein und Lübeck	14 539	135	780	—	—	—	1 302	186	67	9
Hamburg	—	—	251	—	8	—	1 200	667	125	34
Hannover, Oldenburg, Bremen	—	—	—	—	50	—	17	—	16	—
dem Rheingebiet	16	17	—	—	16	—	49	—	279	—
Dänemark	—	865	308	—	40 427	—	41	392	—	3
Schweden und Norwegen	—	4 795	—	—	362 331	—	—	—	—	—
Großbritannien	—	9	17 182	1210	3 134	—	2 555	8 922	9 543	14
Niederländischen und belgischen Häfen	—	—	22 420	—	26	50	554	—	159	—
Frankreich	—	—	—	—	1 424	—	—	—	—	—
1900:	334 152	6 061	44 236	1210	407 587	176	6 250	11 028	10 521	181
1899	90 796	7 459	57 183	527	479 607	3981	11 558	37 135	15 946	1284
1898:	100 132	52 723	45 137	3066	367 157	1502	8 171	54 707	20 301	858

Verladen wurden **stromwärts**: dz.:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Cement und Kalk	10 510	33 040	23 860	88 470	114 710
Mauersteine, Dachziegel, Thonfliesen, Thonröhren	14 020	24 200	21 625	26 520	18 080
Steine und Steinwaren	100 315	111 090	117 195	100 385	186 260
Theer, Pech, Harz, Asphalt	89 325	108 860	96 245	109 705	76 455

Ferner auf der **Eisenbahn**:

	Cement:	Thon-röhren:	Gebrannte Steine:	Bearbeitete Steine:	Schiefer:	Theer:	Dach-pappe:
nach Ost- und Westpreußen	50 345	1200	115 420	18 845	2075	23 455	29 765
„ dem übrigen Deutschland	450	15	20 130	525	155	3 445	7 945
„ Polen und Rußland	100	600	84 660	24 625	—	3 150	—
zus. 1900:	50 895	1815	220 210	43 995	2230	30 050	37 710
„ 1899:	26 880	1210	259 515	5 080	890	49 095	42 215
„ 1898:	23 400	1550	191 710	8 165	565	51 900	35 235
„ 1897:	23 160	1420	147 525	4 385	975	40 305	36 205

und **seewärts**:

Cement:	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
nach deutschen Ostseehäfen	329	1070	1211	585	2001
Theer und Pech:					
nach deutschen Ostseehäfen	641	394	616	438	694
„ „ Nordseehäfen	256	233	350	90	55
„ Dänemark	—	227	139	226	25
„ England	924	245	90	48	90
„ anderen Ländern	318	456	57	26	18
zus.	2139	1555	1252	828	882
Dachpappe:					
nach deutschen Ostseehäfen	61	1047	741	953	434
„ „ Nordseehäfen	655	—	—	—	—
„ Schweden und Dänemark	—	—	—	—	2
„ Belgien	6172	—	—	—	—
zus.	6888	1047	741	953	436

XVIII. Papier- und Pappenfabrikation.

Nachdem schon im Sommer 1899 die Preise für die hauptsächlichsten Rohmaterialien der Papier- und Pappenfabrikation weiter, und zwar sehr wesentlich gestiegen waren und sich diesem Aufschlage noch die Kohlenpreise zugesellt hatten, wagte man, zuerst noch schüchtern und zaghaft, in einzelnen Fällen Preisaufbesserungen von 2½—5 % zu erstreben — es gelang, und als die Mehrzahl der deutschen Papierfabriken sich diesem durchaus nothwendigen Vorgehen anschlossen, wurden weiter erhöhte Forderungen gestellt, die jedoch in vielen, wohl in den meisten Fällen auf heftigen Widerstand von Seiten der Händler, weniger der Consumenten, stießen.

Eine weitere bedeutende Steigerung der Kohlenpreise, sowie der sonstigen Rohmaterialien zwang die Papierfabrikanten abermals zu einer weiteren Preiserhöhung, sodaß am Schlusse des Jahres die Preise gegenüber dem Anfange des Jahres um 30 bis 40 % höher waren.

Die Nachfrage nach Papier aller Art, namentlich aber nach Zeitungsdruckpapier, war eine geradezu enorme, hervorgerufen durch den spanisch-amerikanischen Krieg und durch den Krieg in Südafrika, denn namentlich in England ist Anfangs des Jahres 1900 eine noch nie dagewesene Papierknappheit zu konstatiren gewesen.

Leider waren nur wenige Papierfabriken in der Lage, diese überaus günstigen Verhältnisse voll auszunutzen, da infolge unausgesetzten Wassermangels, wozu sich ein thatsächlicher Mangel an Holz gesellte, die benöthigten Rohmaterialien sich nur zum Theil herbeischaffen ließen.

Unter diesen Umständen ist nicht anzunehmen, daß die Preise namentlich für Druckpapier in nächster Zeit in nennenswerther Weise fallen werden, jedenfalls werden sie, trotz der immer weitergehenden Vergrößerung der Leistungsfähigkeit der Papiermaschinen schwerlich den niedrigen Stand der letzten 10 Jahre wieder erlangen.

Die Firma Schottler & Co. in Lappin berichtet: „Unsere Anlagen hatten dauernd unter großem Wassermangel in der Radaune zu leiden; wir haben in Folge dessen den Betrieb unserer gesammten Werke für ca. 100 Nächte einstellen müssen. Es wird dringend nothwendig, daß die langersehnte Regulirung der Radaune, d. h. des Wasserzuflusses durch Anlage einer Stauvorrichtung bei den Radaune-Seen, bald zur Ausführung kommt, damit das bei eintretenden Regenperioden überschießende Freiwasser aufgestaut und bei anhaltender Trockenheit allmählich wieder abgegeben wird, sodaß der Wasserzufluß in der Radaune nicht solchen abnormen Schwankungen unterworfen ist wie jetzt."

Seewärts sind von hier ausgegangen an Papier, Papierwaren und Pappe (ausschl. Dachpappe):

dz zu 100 kg:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
nach deutschen Ostseehäfen . .	5 346	3 260	1 980	1 733	1 727
„ Hamburg und Bremen .	3 426	4 626	2 323	2 741	2 468
„ dem Rheingebiet	6 093	12 113	9 843	12 450	3 360
„ Großbritannien	764	2 905	4 684	7 845	10 590
„ Belgien und Holland . .	2 531	2 320	1 887	640	387
„ dem übrigen Europa . .	12	41	1	18	17
zusammen	18 172	25 265	20 718	25 427	18 549

Mit der Eisenbahn sind hier verladen worden: dz:

	Holzzeugmasse:					Papier und Pappe:				
	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
nach West- und Ostpreußen .	495	1 275	1 355	520	895	8 415	4 835	6 205	4 950	5 215
„ dem übrigen Deutschland	—	180	110	105	—	3 895	995	915	810	650
„ Polen . .	210	2 460	2 070	315	640	175	290	160	265	365
zusammen	705	3 915	3 535	940	1 535	12 485	6 120	7 280	6 025	6 230

Seewärts eingeführt wurden: dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Holzstoff und Cellulose .	2 438	7 162	7 412	5 619	2 868
Lösch- und Packpapier . .	12 002	5 243	4 382	2 131	2 367
Pappe und Papierwaren	7 806	10 008	4 822	4 030	1 290
Druck- und Schreibpapier	9 631	9 237	9 867	12 270	10 153
zusammen	31 877	31 650	26 483	24 050	16 678

Mit der Eisenbahn angekommen sind 1900 an Papierwaren 12 820 dz von Ost- und Westpreußen, 14 790 dz von Pommern, 2585 dz von Schlesien und 1255 dz von anderen Gebieten, zusammen 31 450 dz gegen 31 530 dz im Jahre 1899 und 29 525 dz im Jahre 1898.

XIX. Cartonnagenfabrikation.

Dieser Industriezweig wird von der Ostdeutschen Cartonnagenfabrik Ludwig Teßmer & Co. betrieben. Das Unternehmen ist vor etwa $1^1/_2$ Jahren begründet worden. Es hatte zunächst die Schwierigkeit der Auffindung passender Bezugsquellen für Pappen und andere Rohstoffe zu überwinden und auch ein geeignetes Arbeiterpersonal mußte es sich erst heranbilden.

In beiden Beziehungen ist das Geschäft in sichere Bahnen geleitet. Die Fabrikate haben sich in den östlichen Provinzen gut eingeführt, und so scheint das Unternehmen einer guten Zukunft entgegen zu gehen.

XX. Buchdruckerei.

Der allgemeine Aufschwung, der sich seit einiger Zeit auf verschiedenen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens Danzigs und der Provinz bemerkbar macht, ist auch dem Druckereigewerbe zu gute gekommen. In einzelnen Druckereien wurden Betriebsvergrößerungen vorgenommen, um die gesteigerten Ansprüche, insbesondere des Handels, der Industrie und des sich immer mehr entwickelnden Zeitungswesens befriedigen zu können. Dagegen haben Neugründungen nicht stattgefunden.

Auch im vergangenen Jahre waren die hiesigen Buchdruckereien bemüht, den Forderungen zeitgemäßer Druckausstattungen Rechnung zu tragen. Danzigs Druckereien, die bisher hauptsächlich den Werk- und Formulardruck pflegten, fangen an, sich auch auf dem Gebiete des modernen Accidenz- und Illustrationsdrucks zu bethätigen.

Klagen über Stellungslosigkeit der Gehilfen sind nicht sonderlich laut geworden. Eine große Bewegung geht jetzt durch das ganze Buchdruckergewerbe. Auf fast allen Produktionsgebieten ist in letzter Zeit eine erhebliche Steigerung der Preise eingetreten. Diese Preissteigerungen machen ihren Einfluß natürlich auch auf die Buchdruckerei geltend. Die um 30 und mehr Prozent gestiegenen Papier- und Maschinenpreise, die erhöhten Anforderungen in der Ausführung von Satz und Druck, die stetig sich mehrenden Anforderungen an modernen Schriften, die sich steigernden Beiträge zu den Kranken- und Invalidenkassen, die wachsenden Kosten der Unfall-Berufsgenossenschaft, die Anforderungen der neuesten Bundesrathsverordnungen zum Betriebe von Buchdruckereien, die durchweg gestiegenen Löhne mit der gleichzeitig gesetzlichen Beschränkung der Arbeitszeit des weiblichen Personals, insbesondere des weiblichen Maschinen-Personals, das Sonnabend nach ½ 6 Uhr nicht mehr zu beschäftigen ist, zehren an den Erträgnissen des Erwerbes derartig, daß es unmöglich geworden ist, zu den bisherigen auf ganz andere Verhältnisse begründeten Preisen zu arbeiten. Es haben sich daher auch hier wohl die meisten Buchdruckereibesitzer genöthigt gesehen, an ihre Geschäftsfreunde mit dem Ersuchen heranzutreten, in eine bescheidene Erhöhung der Druckpreise zu willigen und diesem Ersuchen ist auch überall entsprochen worden.

Dieselbe Bewegung ist auch in dem Zeitungsgewerbe zu spüren. Einerseits haben die Uebelstände im Zeitungswettbewerb, im Anzeigen- und Reklamewesen eine solche Höhe erreicht, daß sie mit den Grundlagen soliden Zeitungsbetriebes nicht mehr vereinbar sind; andererseits treten die vorhin erwähnten stetig wachsenden Herstellungskosten, sowie die erhöhten Anforderungen, die der neue Post-Zeitungstarif an die Zeitungen stellt, finanziell derartig an sie heran, daß eine Erhöhung der Einnahmen durch Inserat- und Abonnementspreis-Aufschläge als eine Nothwendigkeit in Erwägung gezogen wird.

XXI. Chemische Industrie.

Die **Chemische Fabrik Petschow, Davidsohn** berichtet:

„Der Fabrikbetrieb litt während des ganzen Jahres unter abnorm hohen Kohlenpreisen und im Frühjahr und Sommer unter steigenden Arbeitslöhnen, theilweise auch unter Mangel an Arbeitern und Arbeiterinnen. Erst gegen Jahresschluß fand ein Umschwung statt und sowohl die Kohlenpreise wie die Arbeiterverhältnisse scheinen wieder in normale Bahnen einzulenken.

Ueber die einzelnen Betriebszweige ist Folgendes zu bemerken:

a) **Superphosphat.** Die Fabrikation verlief vollkommen normal. Das Geschäft war im Frühjahr ein recht lebhaftes, und bei ziemlich reger Kauflust konnten die Preise des Vorjahres sich gut behaupten. Im Sommer trat jedoch das Angebot für die Herbstsaison schärfer hervor. Inländische Fabriken traten unter sich und mit dem Auslande in scharfe Konkurrenz, die um so heftiger wurde, je weiter die Herbstkampagne vorschritt. Viele Fabriken haben ihre Produktion in den letzten Jahren erheblich vergrößert und sind damit dem allerdings stetig steigenden Bedarf weit vorausgeeilt. Die so entstandene Ueberproduktion suchte Unterkunft und drückte die Preise um etwa 60 Pf. per dz, ohne daß dadurch überall die Räumung der Läger erzielt wurde.

b) **Thomasschlacke.** Die vereinigten rheinisch-westfälischen Fabriken haben sämmtliche Produktionen von Rohschlacke in ihre Hände gebracht und damit das Geschäft vollkommen monopolisirt. Sie diktiren

die Preise für Thomasphosphatmehl nach Belieben, und die wenigen Outsiders, welche noch in der Branche thätig sind, müssen folgen. Die Herbstpreise wurden um Mk. 17,50 pro 1000 kg heraufgesetzt, und die Konsumenten waren gezwungen, die Erhöhung zu bewilligen.

c) Die **Knochenverarbeitung** verlief ebenfalls normal und ohne Störung. Die Produkte aber konnten die Preise nicht behaupten, und es mußte Mehl etwa 60 Pfg. per dz, Leim 2 bis 3 Mk. per dz billiger als im Vorjahre abgegeben werden. Letzterer Artikel litt namentlich unter der Konkurrenz Oesterreichs, das uns mit mittelmäßiger, aber billiger Ware überschwemmte.

d) Die Verarbeitung alter **Gasreinigungsmasse** wurde durch den Mangel an Rohmaterial beeinträchtigt. In den letzten Jahren sind eine größere Anzahl Fabriken für diesen Betriebszweig errichtet worden, für welche der Rohstoff nicht in genügendem Maße vorhanden ist. Die Preise derselben wurden daher stark in die Höhe getrieben, während die Fabrikate (Cyan-Produkte) sich im Frühjahr nur mit Mühe im Preise behaupten konnten, dann aber mehr und mehr verflauten und voraussichtlich weiter heruntergehen werden."

Die **Bernsteinlack-** und **Firniß**-Fabrikation ist an unserem Platze durch die Fabrik von Ed. Pfannenschmidt vertreten. Sie berichtet, daß die schon im Vorjahre erwähnte und theilweise sehr bedeutende Preissteigerung der Rohmaterialien, speziell des Terpentin- und Leinöls auch im Berichtsjahre fortbestand und daß wenig Aussicht auf Preisreduktionen vorhanden sei, namentlich nicht in Leinöl, für welches die Preise von einer Konvention der bedeutendsten Oelmühlen Deutschlands diktirt werden.

„Indeß hat sich" fährt sie fort, „die allgemeine Lage des Industriezweiges doch insofern gegen das Vorjahr gebessert, als auch die Preise für fertige Fabrikate eine Steigerung erfahren haben und für die Fabrik war das letzte Jahr auch insofern günstiger, als sich ihr Umsatz um etwa den fünften Theil vergrößert hat."

Ungünstig wirkt es auf die Rentabilität der Fabrik, daß die jetzige alleinige Besitzerin der Bernsteingruben, die Kgl. Bernsteinwerke, Rohbernstein nur in kaum nennenswerthen Quantitäten abgiebt, dafür aber bereits geschmolzenen Bernstein liefert. Abgesehen von anderen Umständen geht der Fabrik dadurch die Selbstgewinnung der Nebenprodukte, der Bernsteinsäuren, verloren, und diese waren im letzten Jahre sehr gefragt und wurden mit hohen Preisen bezahlt.

Blutlaugensalz, Danziger Blau, Salmiakgeist und **Rhodanpräparate** werden an unserem Platze von der Chemischen Fabrik Phönix, Rohleder & Co., hergestellt. Die Artikel erzielten etwas höhere Preise, welche aber nicht die Höhe erreichten, die sie im Verhältniß zu den gesteigerten Kohlen- und Rohmaterial-Preisen hätten haben müssen.

Flüssige Kohlensäure. Trotz der sich auch hier sehr stark bemerkbar machenden Arbeiterbewegung und der damit verbundenen steigenden Konjunktur für Löhne und trotz der enorm hohen Kohlenpreise sind die Preise für flüssige Kohlensäure dauernd gewichen und zwar so stark, daß in Mittel- und Süddeutschland verschiedene Fabriken den Betrieb einstellen mußten oder in Konkurs gingen. Die Ursache dieser mißlichen Lage der Fabriken künstlicher Säure ist die Konkurrenz der natürlichen Säure. Hierüber spricht sich die hiesige Fabrik von Dr. Schuster & Kähler wie folgt aus:

„Flüssige Kohlensäure wird künstlich auf verschiedene Arten erzeugt und die künstliche Säure zeichnet sich im Allgemeinen durch ihre Reinheit aus. In Mittel- und Süddeutschland und der Rheingegend giebt es aber auch natürliche, dem Erdreich oder Quellen entströmende Kohlensäure.

Die Werke künstlicher wie auch natürlicher Kohlensäure haben bis vor etwa zwei Jahren gut nebeneinander existirt; zu dieser Zeit wurde ein Gestellwagen construirt, welcher bis 60 Stück langer starker Cylinder enthielt und ein Leergewicht von ca. 40000 kg hatte. Diese 60 Cylinder wurden vermittelst Leitung des betreffenden Werkes mit 10000 kg Kohlensäure gefüllt und der nunmehr 50000 kg wiegende Wagen in 10000 kg Fracht inclusive Rückfracht der leeren Wagen nach den großen Städten des deutschen Reiches versandt.

Es wurden also von der Eisenbahn ca. 90 000 kg im Ganzen bewegt und nur für 10 000 kg die Fracht vereinnahmt, eine große Ungleichheit den anderen Tank- bezw. Eisenwagenbesitzern gegenüber.

Diese Maßnahme veranlaßte zunächst eine holländische Aktiengesellschaft, welche eine große Quelle in Herste in Westfalen besitzt, auf Grund der enorm billigen Frachten in großen Städten Deutschlands Umfüllstationen zu bauen, um so die billige natürliche Kohlensäure zu den so außerordentlich günstigen Frachten auf weite Entfernungen zu versenden.

Die holländische Aktiengesellschaft in Firma C. G. Rommenhöller besitzt unter anderen auch in Stettin eine Umfüllstation. Es werden dort die Behälter, welche zum Versand an die Konsumenten dienen, gefüllt, und damit wird in unseren Provinzen jede andere Konkurrenz geschlagen.

Gegen Konkurrenz ist im Allgemeinen nichts zu sagen, wenn dieselbe aber durch eine ganz enorme Frachtvergünstigung von Seiten der Eisenbahn künstlich großgezogen wird, so ist dies bedauerlich und für uns unerklärlich.

Wenn die Konkurrenz der Werke mit Gestellwagen so fortfährt (bisher befaßt sich nur noch eine Stuttgarter Firma, Aktiengesellschaft für Kohlensäure-Industrie, Dr. W. Raydt mit dem Vertriebe der Kohlensäure in Gestellwagen), so wird in Deutschland ein ungeheures Kapital vernichtet, und viele Fabriken künstlicher und natürlicher Kohlensäure werden außer Betrieb kommen, zu diesen gehört dann auch die Königsberger Fabrik der Herren Oster & Co. und die unsrige.

Die interessirten Fabriken haben in diesem Jahre wiederholt, Beschwerde führend, sich an das Reichseisenbahn-Amt gewandt, den Beschwerden ist auch insofern Folge gegeben, als dieselben der Tarif-Kommission übergeben sind, welche die neue Frachtberechnung der Kohlensäuregestellwagen zu prüfen hat."

XXII. Seifenfabrikation.

Das Jahr 1899 war für die Seifenindustrie ein durchaus ungünstiges, die Rohmaterialien wie Leinöl, Talg sowie die Chemikalien: kaustische Soda, Pottasche, Aetzkalilauge, verfolgten durchweg steigende Richtung, dagegen beharrten die Preise für die Fabrikate auf ganz niedrigem Niveau und konnten der übergroßen Konkurrenz wegen nicht erhöht werden.

Im September kam es endlich zwischen den Fabrikanten der einzelnen Provinzen zu einer Einigung, wodurch die Preise der Fabrikate allmählich so viel erhöht werden konnten, daß einiger Nutzen an der Fabrikation zu verzeichnen war.

Bis gegen Mitte des Jahres haben die Rohmaterialien steigende Richtung verfolgt, ja Leinöl war gegen 1898 um fast 100 %, von 38 auf 75 Mk. pro 100 kg gestiegen. Seitdem ist ein Stillstand eingetreten und da auch die Fabrikate dem Stande der Rohmaterialien einigermaßen gefolgt waren, so kann die Lage der Industrie für den Schluß des Winters als befriedigend bezeichnet werden.

XXIII. Zündholzfabrikation.

Die Aufträge waren reichlich, doch ließen sie in den ersten neun Monaten infolge der hohen Preise der Rohmaterialien und der hohen Arbeitslöhne wenig Gewinn. Ende August wurde eine Konvention unter den Zündholzfabrikanten Deutschlands geschlossen und es ist seitdem eine Erhöhung der Verkaufspreise durchgesetzt worden.

XXIV. Schiffs- und Maschinenbau.

Die **Schiffswerft und Maschinenfabrik von J. W. Klawitter** ging mit Aufträgen reichlich versehen in das neue Geschäftsjahr hinüber und die Thätigkeit steigerte sich noch bis in den Sommer hinein, so daß unter Zuhilfenahme von Ueberstunden gearbeitet werden mußte. Indessen zeigte sich bereits zu Anfang des Sommers ein merkliches Nachlassen des Begehrs, was hauptsächlich auf die enorm gestiegenen Preise der hauptsächlichsten Bau- und Betriebsmaterialien, die naturgemäß den Herstellungspreis der Schiffsgefäße sehr vertheuerten, zurückzuführen war, so daß schließlich gegen Ende des Sommers eine nachtheilig empfundene Arbeitsstörung eintrat, die Arbeiterentlassungen unabwendbar machte, und erst in den letzten Wochen durch Uebernahme neuer Aufträge ausgeglichen werden konnte.

Diese für einen rentabeln Betrieb in dem letzten Jahrzehnt wiederholt zu Tage getretene Unregelmäßigkeit in der Baubeschäftigung der Werften findet zum größten Theil ihren Grund in den Betriebseinrichtungen der älteren Etablissements, welche ihnen nur den Bau von Schiffstypen bis zu einer bestimmten Größe gestatten und in der in den Rayonbeschränkungen begründeten Unmöglichkeit, ihre Etablissements auszugestalten. Die Rayonbeschränkungen sind indessen nunmehr, wie oben dargelegt, gefallen. In zweiter Reihe fällt hierbei auch die Umständlichkeit der Materialbeschaffung ins Gewicht, die mangels ausreichender Eisenbahnanschlüsse zu Zeiten der Hochkonjunktur der Eisen- und Stahlindustrie doppelt schwer empfunden wurde.

Die Schiffswerft beabsichtigt auf einem ihrerseits erworbenen Nachbargrundstücke eine wesentliche Vergrößerung ihrer Anlage und Einrichtung derselben für den Bau größerer Schiffstypen.

Es wurden im abgelaufenen Jahre fertiggestellt:

1 Seitenraddampfer von 400 P. S.,
1 Frachtdampfer von rund 700 Tonnen für Mecklenburg,
1 Doppelschraubendampfer für Bereisungszwecke von 300 P. S. für die Wasserbauinspektion Emden,
1 Transportfahrzeug,
1 Dampfbarkasse für die Königliche Weichselstrombau-Verwaltung,
2 Seeleichter von je 750 Tonnen Ladefähigkeit für Finnland,
9 Baggerschuten für die Hafenverwaltung in St. Petersburg,
1 Fährdampfer von 120 P. S. für den Eisenbahntrajekt in Mewe,
2 Anlandeprähme für den Eisenbahntrajekt in Mewe,
1 Barkasse von 50 P. S. für den Eisenbahntrajekt in Mewe.

Es befinden sich in Auftrag:

1 Fährschiff für den Königsberger Seekanal,
1 Dampfbarkasse für die Königliche Hafenbauinspektion in Memel,
1 Frachtdampfer von 2200 Tonnen für Norwegen.

Die Zahl der beschäftigten Arbeiter und Beamten betrug bis zu 675 Mann. Die Maschinenfabrik, Kesselschmiede und Gießereien der Firma waren in den ersten 9 Monaten des Berichtsjahres vollauf beschäftigt, doch zeigte sich mit Ausnahme der Abtheilung für Eisenkonstruktion auch hier eine Einengung der Betriebsthätigkeit.

Es wurden abgeliefert:

16 Maschinen von insgesammt 2210 P. S.
17 Kessel von 1340 qm Heizfläche.

Das Reparaturgeschäft stand auf der gleichen Höhe wie im Vorjahre und hatten sich auch das Trockendock und die beiden Patentslips der Firma einer lebhaften Benutzung durch havarirte sowie reparaturbedürftige Schiffe zu erfreuen.

Die **Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co.** berichtet:

„Das verflossene Jahr darf im Großen und Ganzen als ein zufriedenstellendes angesehen werden. Zwar war die Thätigkeit von Neubauten in Schiffen nicht erheblich, doch gestaltete sich das Reparaturgeschäft zu einem äußerst günstigen. An Neubauten wurden von uns abgeliefert:

1 Dampfwasserfahrzeug für die Kaiserliche Marine,
1 Dampfbarkasse und
Diverse Schiffskessel.

In Bau befanden sich ein größerer Pumpenbagger, ein Bereisungsdampfer, sowie die für diese Neubauten nöthigen Schiffskessel.

Der früher gerügte Mangel an Arbeitskräften hat bedeutend nachgelassen, und ist Angebot von Arbeitskräften jetzt genügend vorhanden."

Die Werft von **F. Schichau,** Schiffswerft zu Danzig, hatte im verflossenen Jahre durch Ausführung der bereits früher erhaltenen Aufträge genügend Arbeit.

Abgeliefert wurde:

der große Fracht- und Passagierdampfer „Großer Kurfürst" von ca. 19 650 t Deplacement an den Norddeutschen Lloyd, Bremen.

Im Bau verblieben am Jahresschluß:

S. M. Linienschiff „Kaiser Barbarossa" von ca. 11 800 t Deplacement,

S. M. Linienschiff „D" von ca. 12 000 t Deplacement für die Kaiserlich Deutsche Marine.

Der Kreuzer „Nowik" von ca. 3000 t Deplacement für die Kaiserlich Russische Marine.

Ein Frachtdampfer von ca. 174 R.-T. brutto für eine Königsberger Firma.

Die Durchschnittszahl der beschäftigten Leute betrug am Anfang des Jahres rund 2050 und gegen Ende des Jahres 2100.

Der Betrieb ist vergrößert durch Errichtung einer größeren Verzinkerei und Beschaffung eines zweiten fahrbaren Dampfkrahns.

Die Eisengießerei und Maschinenbauanstalt von **Carl Steimmig & Co.** i. K. war mit Ausnahme der ersten Monate des Jahres zufriedenstellend beschäftigt, jedoch macht sich in letzter Zeit ein Mangel an Kauflust fühlbar, der wohl darauf zurückzuführen ist, daß bei der sich nach unten neigenden Tendenz des Eisenmarktes das Publikum durch Abwarten billiger anzukommen hofft.

Die aus dem Vorjahre datirenden Aufträge gelangten sämmtlich zur Ausführung; an neuen Aufträgen waren zu verzeichnen:

1	stehende eincyl.	Dampfmaschine von	10	indicirten P. S.,
1	„ Verbund-	„ „	70	„ „
1	„ „	„ „	150	„ „
1	„ „	„ „	250	„ „
1	liegende eincyl.	„ „	15	„ „
1	„ Verbund-	„ „	130	„ „
2	Schiffsmaschinen	von je . . .	60	„ „
1	Schiffsmaschine	„	100	„ „
1	„	(dreicyl.) von .	125	„ „

1 maschinelle Einrichtung für einen Pumpenbagger, bestehend aus:

3 Plunscherpumpen 550 mm/500 mm Hub,

1 Dampfmaschine von 75 ind. P. S. (Betriebsmaschine),

1 „ „ 50 „ „ (Fortbewegungsmaschine),

Diverse Wellenleitungen, Eisenkonstruktionen 2c.,

1 Dampfkessel von 65 qm,

1 „ „ 80 „

1 „ „ 90 „

Für eine Zuckerfabrik:

2 Sudmaischen von je 15 cbm Inhalt,

2 „ „ ca. $24^1/_2$ cbm Inhalt,

Diverse Blecharbeiten pp.

Die Gießerei der Firma lieferte ca. 546 tons fertigen Guß, u. a. die gußeisernen Säulen und Zaunstützen für den Neubau der Kavalleriekaserne in Langfuhr, sowie viele Säulen und Bauguß für andere Besteller.

Die **Nordischen Elektricitäts- und Stahlwerke** berichten unter dem 1. Dezember 1900 wie folgt: „Für unser gesammtes Fabrikationsgebiet konnten wir erfreulicherweise einen weiteren Aufschwung in der Geschäftslage konstatiren, der in Bezug auf Größe und Anzahl der eingegangenen Ordres in den letzten Monaten auch durch den scheinbaren Rückgang der Conjunktur am Eisenmarkte eine Einschränkung nicht erfuhr. Der gesammte Umsatz unseres Werkes Schellmühl wird nach den bisherigen Ziffern und Schätzungen unter Berücksichtigung vorliegender Aufträge, soweit dieselben noch in diesem Jahre zur Ausführung gelangen, am Jahresschlusse eine Vergrößerung um mehr als $^1/_3$ gegenüber dem Vorjahre zeigen. Die erzielten Preise hielten sich auf der Höhe des Vorjahres und konnte theilweise mit Rücksicht auf die in den letzten Monaten des Jahres eingetretenen Preisermäßigungen im Eisenmarkt sogar ein etwas größerer Gewinn, als in der gleichen Zeit des Vorjahres, erzielt werden. Auch unsere Geschäftsbeziehungen haben im laufenden Jahre erfreulicher Weise eine weitere Vergrößerung erfahren und konnten wir namentlich in unseren Spezialfächern — der Kesselfabrikation und dem Apparatebau — auch größere

Anlagen außerhalb unseres eigentlichen Gebietes, der Ostprovinzen, zur Ablieferung bringen. So haben wir mehrere Wasserstationen für die Shantung-Eisenbahn in China gebaut. Unsere russische Abtheilung hat auch in diesem Jahre befriedigend gearbeitet und ihre erweiterten geschäftlichen Beziehungen durch größere Aufträge nach dem schwarzen Meerbecken und den größeren sibirischen Grenzstädten bethätigt.

Als Grund für die erfreuliche Weiterentwicklung unserer Werke ist neben der allgemein günstigen Lage der Industrie und des Vertrauens, welches in die politische Situation des Reiches gesetzt wird, wohl auch der Umstand zu verzeichnen, daß auch in weiteren Kreisen immermehr die Erkenntniß sich Bahn bricht, daß auch die Industrie des Ostens leistungsfähig ist und daher die Konsumenten durchaus nicht mehr von den Industriegebieten Mitteldeutschlands und des Rheinlands abhängig sind.

Die Preise der Rohmaterialien hielten sich in den ersten fünf Monaten des Jahres auf der gleichen Höhe wie im Vorjahre. Zum Theil erzielten selbige sogar eine weitere Avance, bis die Jahresmitte eine starke Belastung des europäischen Marktes durch amerikanisches Eisen und damit eine allgemein wirkende rückgängige Preisbewegung brachte. Der Preisrückgang hält sich bisher jedoch noch in mäßigen Grenzen und sind auch Anzeichen dafür vorhanden, daß eine völlige Abschwächung im industriellen Markte in absehbarer Zeit nicht eintreten wird.

Die Aussichten unserer Werke für den Rest des Jahres 1900 sowie für das nächste Jahr sind derartige, daß wir die Hoffnung haben können, im nächsten gleich günstig zu arbeiten, wobei wir indeß hoffen, daß ein weiterer erheblicher Rückgang im internationalen Eisenmarkt nicht stattfindet.

Unsere Arbeiterzahl wurde Hand in Hand mit der Erweiterung der Betriebe in diesem Jahre erhöht und zwar um ca. 80 Mann auf etwa 280. Vorübergehend waren in der Arbeiterzahl kleine Schwankungen zu verzeichnen. Arbeitermangel machte sich in diesem Jahre nicht geltend, andererseits aber konnte die nöthige Anzahl Arbeiter nur bei theilweise nicht unerheblichen Zugeständnissen auf erhöhten Lohn beschafft werden. Die Löhne haben fast durchweg eine Erhöhung erfahren, Arbeiterausstände von Umfang sind bei uns nicht zu verzeichnen gewesen.

Der Neubau unseres Stahl- und Walzwerkes auf dem Holm schreitet rüstig vorwärts und dürfte dasselbe theilweise mit dem Juni n. J. (1901) dem Betriebe übergeben werden.

Das Geschäft in unserer Abtheilung für den Neubau von Licht- und Kraftcentralen bewegte sich in den Grenzen der Vorjahre. Wir waren mit dem Bau verschiedener privater Anlagen sowie demjenigen der Straßenbahn Memel, welche wir für unsere Rechnung bauen, im laufenden Jahre beschäftigt. Der Bau der Straßenbahn Memel wird ebenfalls Mitte n. J. (1901) beendet sein. Die im Laufe des Jahres 1900 vollendete Lichtcentrale für Stolp ist Mitte Oktober dem Betriebe übergeben worden.

Die von uns vor einigen Jahren erbaute Licht- und Kraftcentrale mit Straßenbahn in Graudenz ist mit dem 1. April 1900 durch Kauf für den Preis von 990 000 Mk. an die Stadtgemeinde Graudenz übergegangen."

XXV. Rhederei.

Für die Jahre 1898 und 1899 konnten wir die Resultate der Rhederei als befriedigende bezeichnen; vom Jahre 1900 können wir berichten, daß sein Verlauf für die Rhederei ein glänzender war.

Beschäftigung für alle Arten Schiffsräumte war überreich vorhanden; die Frage nach Tonnage war in der ganzen Welt eine dringende und gab den Schiffen dauernde und nutzbringende Thätigkeit. Im ersten Viertel des Jahres war das Befrachtungsgeschäft ruhig aber stetig, das zweite und dritte Vierteljahr brachte die Fluth, und Rekord-Ziffern in Frachtraten wurden bedungen. Das letzte Vierteljahr jedoch zeigte, daß die Fluth ihre Hochmarke erreicht hatte und gradweise zurückging. Am Schluß des Jahres aber war schon vollständige Ebbe an den Frachtenmärkten der ganzen Welt eingetreten.

Am Ende des ersten Vierteljahres 1901, zur Zeit, da wir diesen Bericht niederschreiben, sind die Frachten schon auf einen so niedrigen Standpunkt gekommen, daß man fürchten muß, die Depression werde von längerer Dauer sein.

Die Bunkerkohlenpreise sind der auf- und wieder absteigenden Linie der Frachtraten gefolgt. Sie erreichten im Herbst eine Höhe, wie wir sie seit fast zwei Jahrzehnten nicht gekannt haben und schmälerten im Verein mit den gesteigerten, allgemeinen Betriebskosten immerhin die Erträgnisse der Dampfer.

Eine besonders bemerkenswerthe Erscheinung waren die Verschiffungen bedeutender Quantitäten Kohlen von Amerika nach Frankreich, Italien, Spanien und Oesterreich, welche trotz der hohen Frachten und trotz der bei längerem Transport in der Qualität leidenden amerikanischen Kohle, in Folge der gewaltigen Nachfrage nach diesem wichtigsten aller Brennstoffe, Rechnung ließen.

Auch in diesem Jahre war der Export von Nord-Amerika ein bedeutender und hatte dieses Land, Dank seiner Abschließungspolitik gegen den Import reichlich hohe Frachten für seinen Export zu bewilligen. Es ist von New-York, Baltimore, Philadelphia nach Groß-Britannien und dem Continent zwischen 2 sh $7^1/_2$ d und 4 sh $7^1/_2$ d per 480 Pfd. Weizen oder Mais bezahlt.

Vom schwarzen Meer schwankten die Frachten ganz außerordentlich. Im ersten halben Jahr stiegen die Raten von Odessa nach London, Hull, Antwerpen, Rotterdam allmählich von 8 sh auf 12 sh, gingen dann sprungweise in die Höhe und erreichten Ende September ihren Höhepunkt mit 18 sh per ton. Im Oktober begannen die Frachten schnell abzubröckeln und fielen im Dezember bis auf 10 sh per ton.

Vorzügliche Frachten konnten von den baltischen Exportplätzen Rußlands bedungen werden. Von Petersburg ist bis zu 2 sh 6 d per Qr. Weizen und von Riga bis zu 1 sh 9 d per Qr. Hafer nach London bezahlt. Dielenfrachten vom bottnischen und finnischen Busen waren ebenfalls nennenswerth höher, als in den Vorjahren. Ein großer Theil dieser Transporte wurde von Dampfern beschafft, welche von den Holzhändlern in Zeitcharter angenommen waren.

Das Zeitchartergeschäft hat im Berichtsjahre im Allgemeinen eine bedeutende Ausdehnung gewonnen und auch verschiedene Dampfer unserer hiesigen Rhedereien haben nutzbringende Beschäftigung darin gefunden.

Unser lokaler Frachtenmarkt hatte regelmäßige und reichliche Ausfracht zu guten Raten. Wenn wir uns als Importhafen auch nicht desjenigen Aufschwungs in den Exportfrachten erfreuen konnten, den unsere russischen Konkurrenzhäfen zu verzeichnen hatten, so waren doch unsere Importfrachten vorzüglich, und wir konnten, wie die untenstehende Uebersicht ergiebt, besonders für Kohlen glänzende Raten buchen.

Zu erwähnen ist noch, daß der Seeleichterverkehr wieder zugenommen hat und nach den vorhandenen Anschreibungen in 1900 auf circa 20 000 Registertons angewachsen ist. In der Hauptsache erhielten diese Fahrzeuge von hier Holzausladungen nach Dänemark und Rheinhäfen.

Wir geben die folgenden Frachten in vergleichender Uebersicht:

1. für **Segelschiffe**:

a) für das Load (50 Kubikfuß engl.) kantiges Fichtenholz:

		1. Quartal:	2. Quartal:	3. Quartal:	4. Quartal:
nach **Kohlenhäfen** der **Ostküste Englands**	1900:	9 s 6 d—8 s 9 d	7 s 9 d—11 s	11 s 6 d	10 s
	1899:	7 s 9 d—8 s	8 s 6 d—9 s 6 d	8 s 6 d—9 s	9 s—8 s 6 d
	1898:	6 s—7 s 6 d	6 s 3 d—7 s	7 s—8 s 3 d	—
	1897:	8 s—7 s	7 s 3 d	7 s 3 d—10 s 9 d	11 s
	1896:	7 s 6 d	7 s 6 d—6 s	7 s—9 s	8 s 3 d—10 s

2. für **Dampfer**:

b) für die Tonne Zucker:

nach **London**	1900:	5 s 9 d—7 s	7 s—8 s	8 s—11 s	11 s—7 s
(als Theilladung und	1899:	6 s 6 d—6 s	6 s—5 s 6 d	6 s 6 d—7 s	8 s 6 d—7 s 6 d
in ganzen Ladungen)	1898:	5 s 3 d—6 s	5 s 9 d—6 s	6 s—6 s 6 d	7 s 3 d—6 s
	1897:	6 s—6 s 6 d	6 s—6 s 6 d	6 s—7 s 6 d	7 s 6 d—6 s
	1896:	5 s 6 d—6 s 6 d	5 s 6 d—6 s 6 d	6 s 6 d—7 s	10 s 3 d—7 s

c) für das Load Eisenbahnschwellen:

nach **Ostende** und **Gent** für eichene . . .	1900:	8 s 6 d	9 s 6 d—11 s	12 s—13 s	13 s 6 d—10 s
	1899:	9 s 6 d—8 s 6 d	8 s 6 d	9 s 6 d—10 s 6 d	12 s 6 d—9 s 3 d
	1898:	8 s 9 d—8 s $7^1/_2$ d	8 s 6 d—9 s 9 d	9 s 3 d—10 s 6 d	10 s 6 d—10 s
	1897:	9 s—8 s 9 d	8 s 6 d—8 s 9 d	8 s 6 d—9 s 9 d	9 s 9 d—8 s 9 d
	1896:	8 s—8 s 6 d	8 s 9 d—9 s	8 s 6 d—9 s	9 s 3 d—11 s

d) Seefrachten für Steinkohlen von Kohlenhäfen der Ostküste Englands und Schottlands nach Neufahrwasser für die englische Tonne:

1900:	6 s 9 d—5 s 6 d	6 s—8 s	6 s 6 d—9 s	7 s 9 d—3 s 6 d
1899:	4 s 9 d—5 s 6 d	5 s—6 s	6 s—7 s 3 d	5 s 10½ d—6 s 9 d
1898:	5 s—4 s 7½ d	4 s 6 d—5 s 3 d	5 s—7 s 3 d	7 s—5 s 9½ d
1897:	3 s 6 d—4 s 9 d	3 s 9 d—4 s 6 d	4 s 3 d—5 s 9 d	5 s 9 d—6 s 1½ d
1896:	3 s 9 d—4 s 3 d	4 s 3 d—4 s	4 s—5 s 9 d	5 s 9 d—4 s 3 d

Die Rhederei Danzigs bestand zu Ende des Jahres 1899 aus 6 Segelschiffen (von zusammen 7 761 cbm = 2 739 N. R. T.) und 28 Dampfschiffen von zusammen 40 718 cbm = 14 368 N. R. T.), insgesammt 34 Seeschiffen (von zusammen 48 479 cbm = 17 107 N. R. T.).

Im Verlauf des Jahres 1900 gingen ab durch Verlust ein Dampfschiff und durch Verkauf 2 Segelschiffe; demnach schließt das Jahr 1900 mit einem Bestand von 4 Segelschiffen (von zusammen 4 941 cbm = 1 744 N. R. T.) und 27 Dampfschiffen (von zusammen 39 318 cbm = 13 874 N. R. T.), insgesammt 31 Seeschiffen (von zusammen 44 259 cbm = 15 618 N. R. T.). Ende 1900 waren außerdem hier 6 Küstenfahrer beheimathet.

Ferner waren für den Verkehr im Hafen, auf der Rhede und in der Danziger Bucht, sowie auf den ost- und westpreußischen Binnengewässern — von fiskalischen Fahrzeugen abgesehen — 72 Bugsir-, Personen- und Frachtdampfer, einschließlich eines Eisbrechdampfers vorhanden.

* * *

Die Danziger Rhederei am Anfange des Jahres 1901.

Rheder	Schiff	Bauart	(br.) cbm	(br.) Reg.-Tons
Behnke & Sieg	Emily Rickert	Schraubendampfer	1 471,4	519,41
"	A. W. Kafemann	"	2 434,3	859,32
"	Elsie	"	3 343,5	1 180,25
"	Gedania	"	4 166,1	1 470,62
"	Marie Therese	"	4 968,8	1 753,98
Paul Ed. Berentz	Pauled	Bark	2 039,3	719,87
Dzg. Dampfer-Act.-Ges.	Mlawka	Schraubendampfer	2 152,2	759,71
"	Hercules	"	3 103,0	1 095,37
"	Echo	"	2 645,4	933,83
Dzg. Rhederei-Act.-Ges.	Emil Berenz	"	2 138,1	754,75
Otto Münsterberg	Vera	Bark	1 070,38	377,85
Ferdinand Prowe	Adlershorst	Schraubendampfer	945,1	333,62
F. G. Reinhold	Lotte	"	1 278,7	451,37
"	Sophie	"	1 725,2	609,03
"	Emma	"	1 862,5	657,46
"	Carlos	"	2 664,5	940,57
"	D. Siedler	"	1 424,7	502,92
"	Zoppot	"	1 115,2	393,67
"	Mietzing	"	1 457,0	514,33
"	Martha	"	2 382,3	840,96
"	Minna	"	2 727,4	962,78
Th. Rodenacker	Blonde	"	1 736,3	612,90
"	Jenny	"	2 170,9	766,33
"	Annie	"	2 358,4	832,53
"	Brünette	"	2 447,00	863,79
"	Freda	"	2 820,6	995,03
"	Oliva	"	3 290,9	1 161,63
"	Agnes	"	2 515,3	887,90
"	Julia	"	3 476,8	1 227,24
Ernst Wendt	Königin Elisabeth Louise	Bark	1 421,3	501,90
"	Jupiter	Brigg	689,2	243,30

Ueber die Reisen, welche von den zur Danziger Rhederei gehörigen Schiffen 1900 zurückgelegt sind, giebt die nachstehende Tabelle Auskunft:

nach: / von:	Danzig	anderen deutschen Ostseehäfen	deutschen Nordseehäfen	Rußland u. Finnland	Schweden u. Norwegen	Dänemark	Niederlande und Belgien	Großbritann. und Irland	Frankreich	Spanien, Portugal u. Nordafrika	Italien	Griechenland	Amerika	Summa 1900:	1899:	1898:
Danzig	—	26	1	6	7	7	36	153	1	1	—	—	—	238	247	287
davon mit Ladung	—	2	1	—	3	4	35	152	1	1	—	—	—	199	218	244
anderen deutschen Ostseehäfen	3	45	—	7	28	3	2	43	2	3	—	—	—	136	93	96
davon mit Ladung	—	29	—	7	27	2	2	42	2	3	—	—	—	114	76	79
deutschen Nordseehäfen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	8
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	8
Rußland und Finnland	5	14	—	4	—	2	—	4	—	—	—	—	—	29	38	48
davon mit Ladung	4	3	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—	—	12	25	16
Schweden und Norwegen	11	20	—	4	12	5	—	6	—	—	—	—	—	58	39	54
davon mit Ladung	5	6	—	4	1	—	—	6	—	—	—	—	—	22	14	28
Dänemark	3	4	—	1	—	2	2	2	—	—	—	—	—	14	20	21
davon mit Ladung	3	3	—	1	—	1	2	2	—	—	—	—	—	12	19	20
Niederlande und Belgien	70	2	—	2	4	—	7	60	1	—	1	—	—	147	99	122
davon mit Ladung	70	2	—	2	4	—	4	58	—	—	1	—	—	141	95	118
Großbritannien und Irland	136	26	—	6	4	1	92	125	33	15	—	—	—	438	383	350
davon mit Ladung	135	20	—	6	4	—	12	2	26	15	—	—	—	220	203	173
Frankreich	6	—	—	—	—	—	3	28	10	—	—	—	—	47	29	31
davon mit Ladung	6	—	—	—	—	—	2	28	—	—	—	—	—	36	28	29
Spanien, Portugal u. Nordafrika	1	—	—	—	—	—	1	12	5	9	—	—	—	28	37	33
davon mit Ladung	1	—	—	—	—	—	1	12	—	—	—	—	—	14	14	9
Italien	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	—	3	2	12
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	2	10
Griechenland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Amerika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Summa 1900:	235	137	1	30	55	20	143	435	52	28	2	—	—	1138	—	—
davon mit Ladung	224	65	1	21	39	7	58	308	29	19	1	—	—	772	—	—
1899:	242	38	33	36	39	18	103	380	27	39	2	2	1	—	1020	—
davon mit Ladung	237	46	25	24	27	7	49	268	7	28	—	2	1	—	721	—
1898:	287	93	7	46	53	21	123	352	31	32	15	5	4	—	—	1069
davon mit Ladung	259	42	5	34	32	5	67	246	5	25	7	5	3	—	—	735

XXVI. Binnenschiffahrt.

Dem Wasserreichthum des vorhergegangenen Jahres folgte im Jahre 1900 eine große Knappheit, und so sieht die Binnenschiffahrt auf eine der ungünstigsten Perioden zurück. Die Ladefähigkeit der Fahrzeuge konnte meistens nur zur Hälfte ausgenutzt werden, die Reisedauer war eine sehr lange, und aus diesen beiden Gründen war die Nachfrage nach Kahnraum während der Saison größer, als das Angebot, sodaß Massengüter, für den Flußversand bestimmt, vielfach bahnwärts befördert werden mußten. Die Schiffahrt auf der Weichsel begann gegen den 20. März, während sie im Jahre 1899 am 23. Februar anfing. Sie endete aber erst in der zweiten Hälfte des Dezembers, wodurch Jedem Gelegenheit geboten wurde, seine Aufträge zu erledigen und die Fahrzeuge in den sicheren Winterstand zu bringen.

Die Dampfschiffahrts-Betriebe konnten trotz der erhöhten Frachten nicht gewinnbringend arbeiten, hat doch mitunter die Zurücklegung einer Strecke von 50 km 8 Tage gedauert, und erklärlich ist es, daß Kohlentheuerung und Kohlennoth eine große Rolle spielten. Die Gütermenge, welche in diesem Jahre befördert worden ist, bleibt denn auch erheblich hinter derjenigen des alten Jahres zurück.

Eine wahre Bestürzung rief das Bekanntwerden einer beabsichtigten staatlichen Hafengebühr für Danzig-Neufahrwasser hervor, und man muß sich fragen, ob der unter gegenwärtigen Verhältnissen um seine Existenz schwer ringende Stand der Binnenschiffer eine weitere Belastung ertragen kann, zumal in dem hiesigen Hafenbezirk wenig Einrichtungen — Dampfkrähne — bestehen, die es dem Schiffer möglich machen, sein Gewerbe intensiver zu betreiben als vor 30 Jahren.

Die hiesigen Kahnbauwerften hatten reichlich zu thun. Einrichtungen zum Bau eiserner Kähne sind, trotzdem die Nachfrage hierfür sich erhalten hat, nicht getroffen worden. Auch befindet sich an der ganzen Weichsel keine Werft mit einem Querslip zur Reparatur der Flußdampfer.

Im Februar 1901 konstituirte sich — wie wir wegen der Wichtigkeit der Sache schon hier anführen — eine Schiffer-Ladegenossenschaft mit dem Sitz in Bromberg, welcher sich nahezu 80 % der auf der Weichsel verkehrenden Schiffer angeschlossen haben, mit der Aufgabe, die auf ein außergewöhnlich niedriges Maß herabgesunkenen Frachten zu heben. Ob sie diese Aufgabe im wirthschaftlich günstigen Sinne lösen wird, werden wir in unserm nächsten Jahresbericht melden können.

XXVII. Speditions-Geschäft.

Das Speditions-Geschäft im Jahre 1900 hat einen ruhigeren Verlauf genommen, als im vorangegangenen Jahre. Bemerkenswerth war die Abnahme der für das Königreich Polen herankommenden Gütermengen, insbesondere der Spinnerei-Maschinen- und Roheisen-Transporte von England und Quebrachoholz von Süd-Amerika. Das deutsche Hinterland weist eine ruhige Entwickelung auf. Trotz der billigen Eisenbahnfrachten bleiben die großen Transporte Düngemittel dem hiesigen Hafen erhalten und schon beginnen Hamburger Firmen, Schiffe von Chile mit Salpeter direkt nach Neufahrwasser zu senden. Der Güterverkehr von Hamburg wächst gewaltig, was um so mehr in Betracht kommt, als in demselben Maße der Langwasserverkehr von Hamburg nach dem Süden unseres Hinterlandes (einschließlich Bromberg und Kujawien) zunimmt; auch einen Bruchtheil des Güterverkehrs zwischen Hamburg und Polen muß Danzig dem Langwasserverkehr schon jetzt abtreten. Auf eine besondere Vergrößerung des Speditions-Geschäfts haben wir in nächster Zukunft kaum zu rechnen, und wenn wir auch den Nachbarhäfen Königsberg und Stettin die stattgefundene Verbesserung ihrer Hafen-Einrichtungen gönnen, so kann unser von der Natur außerordentlich begünstigter Hafen Neufahrwasser-Danzig sich nur der Concurrenz erwehren, wenn er mit automatischen Krähnen genügend ausgestattet ist. Ein kleiner Anfang nach dieser Richtung soll, wie in unserem Thätigkeitsbericht schon dargelegt, jetzt gemacht werden.

* * *

Von denjenigen Handelsgütern, welche ausschließlich oder doch zum großen Theile in Spedition über unsern Hafen gehen, sind u. a. seewärts importirt worden: dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Baumwolle	1 166	1 759	4 226	4 378	782
Drogen, Chemikalien und künstliche Düngemittel	480 731	543 279	573 222	545 282	477 198
Roheisen	122 792	213 067	247 330	213 566	189 562
Verarbeitetes Eisen und Eisenwaren	425 723	499 857	321 222	297 632	364 513
Cement	334 752	90 796	100 132	77 411	97 352
Farbenerden	4 127	2 958	3 054	3 684	3 445
Porzellanerde	10 699	17 156	10 902	17 364	13 521
Rohe Rindhäute	55 253	67 521	52 732	56 232	61 500
Maschinen, Dampfkessel und Fahrzeuge	59 825	131 533	77 099	59 387	39 110
Kupfer, rohes	9 660	8 825	12 383	12 433	9 233
Eisenerze	953 834	1 058 100	830 866	620 770	276 267
Steine, roh oder blos behauen	407 587	479 607	367 157	429 256	494 920
Chamottsteine, Ziegel, Thonröhren	51 546	65 169	100 926	199 906	194 077
Fichtenharz	59 978	46 136	26 545	27 790	28 521
Talg	22 626	18 401	32 874	23 363	19 112
Reis	77 431	50 806	66 463	44 284	51 581
Gewürze	7 218	7 289	7 094	7 519	8 048
Cichorien, gebrannt oder gemahlen	24 259	16 078	14 421	16 862	15 388

Ueber einen Theil der vorstehend aufgeführten Artikel ist schon in den früheren Abschnitten Näheres beigebracht worden. Wegen der wichtigeren noch nicht besprochenen Artikel sei Folgendes erwähnt:

Von **Drogen, Chemikalien** und **künstlichen Düngemitteln** sind seewärts eingegangen u. a.

dz.:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Aetznatron	2 574	4 701	9 663	11 804	12 049
Alaun	9 027	2 911	3 611	2 065	1 085
Salmiak	789	821	671	1 461	2 524
Chlorkalk	3 224	2 537	4 485	3 992	7 601
Chlorsaures Kali und Natron	3 040	1 744	871	1 434	812
Pottasche	3 236	3 765	2 068	695	1 681
Soda, rohe	5 242	3 390	2 946	2 761	4 611
Soda, kalzinirte	2 270	5 311	12 948	6 976	2 167
Bleiweiß, Zinkweiß	2 605	2 121	1 707	2 288	2 038
Dividivi	10 190	14 541	6 961	9 054	7 687
Gerbstoffextrakte	20 210	19 992	11 608	11 479	9 502
Gips	165	1 411	2 941	4 799	2 804
Mennige	1 830	1 512	1 612	2 135	1 740
Myrobalanen	40 726	12 136	7 078	6 368	4 131
Quebrachoholz	12 240	85 841	61 020	6 951	39 114
Sumach	1 679	5 698	3 862	3 525	3 205
Catechu	5 391	5 229	5 699	6 923	4 103
Farbhölzer	13 932	11 689	21 937	15 439	21 798
Schlemmkreide	14 677	13 786	17 834	16 435	19 840
Schwefelkies	105 318	106 705	47 448	68 252	—
Glaubersalz	2 060	2 357	1 537	2 840	3 292
Chilisalpeter	197 567	178 399	195 477	199 497	163 140
Schwefel	16 653	31 926	25 833	22 504	20 591
Kalk, natürlicher phosphorsaurer	53 285	46 115	—	18 328	22 717
Superphosphat	53 774	57 143	85 153	156 828	81 003
Thomasschlacke	307 034	165 067	267 958	266 809	152 734

* * *

Von **Roheisen** betrug nach den zollamtlichen Verkehrsübersichten die Einfuhr seewärts: dz.:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
von Großbritannien	115 763	201 511	204 895	200 291	179 158
„ den Ver. Staaten von Amerika	—	—	1 268	—	—
„ holländ. und belgischen Häfen	—	1 956	8 571	6 803	9 352
„ dem Rheingebiet	—	—	23 997	5 925	402
„ deutschen Nordseehäfen . .	5 258	3 530	2 766	228	—
„ „ Ostseehäfen . . .	1 771	6 070	5 833	319	650
zusammen	122 792	213 067	247 330	213 566	189 582

Verladen wurden:

stromwärts	75 590	145 845	169 180	137 490	130 330
bahnwärts	106 815	131 665	143 825	112 875	106 355
zusammen	182 405	277 510	313 005	250 365	236 685

In dieser Statistik ist uns auffällig, daß alljährlich, und auch für dieses Jahr 1900, ein mehr oder weniger großes Mehr in den Verladungen gegen die seewärtige Einfuhr erscheint. Für einzelne Jahre könnte das in großen Beständen aus dem Vorjahr seine Erklärung finden. Da aber die Erscheinung immer wiederkehrt, so muß sie einen anderen Grund haben; einen solchen nachzuweisen, ist uns nicht gelungen.

Von **verarbeitetem Eisen** und **Eisenwaren** sind seewärts, und zwar ebenfalls zu einem großen Theile in Spedition, über unsern Hafen eingegangen: dz:

von (oder über):	Stettin:	anderen deutschen Ostseehäfen:	deutschen Nordseehäfen:	dem Rheingebiet:	holländisch. u. belgischen Häfen:	Großbritannien:	anderen Häfen:	Zusammen 1900:	1899:	1898:
Eck- und Winkeleisen .	632	20 787	3 377	52 483	17 422	78	—	94 779	102 295	76 236
Eisenbahnlaschen und Unterlagsplatten . .	56	873	2 999	6 698	4 436	—	—	15 062	14 290	6 608
Eisenbahnschienen . .	338	4 463	8 246	21 536	42 178	—	—	76 761	72 338	39 635
Radkranz- u. Pflugschaareisen, sowie Stabeisen	288	2 673	3 383	61 038	34 780	4 756	—	106 918	135 142	84 387
Eisenplatten u Eisenblech	339	1 712	1 838	8 697	36 248	5 760	—	54 594	100 237	56 327
Weißblech	1	—	104	587	2	125	—	819	3 033	1 763
Eisendraht	210	231	1 165	2 472	3 203	1 053	20	8 354	6 681	2 589
Ganz grobe Eisenwaren	955	415	1 036	1 482	177	670	—	4 735	9 038	7 997
Ambosse, Schraubstöcke u. dergl.	465	1 957	2 734	7 368	1 163	138	—	13 825	12 143	9 361
Anker und Ketten . .	109	69	401	1 068	868	552	—	3 067	3 715	3 969
Drahtseile	166	8	16	17	—	49	—	256	527	169
Eisen, roh vorgeschmiedet	87	41	632	—	4	11	—	775	3 209	2 070
Eisenbahn-Achsen, -Räder, -Puffer u. s. w. .	1	178	997	96	2 119	146	—	3 537	2 818	2 284
Schmiedeeiserne Röhren	915	195	209	680	877	230	—	3 106	5 436	4 695
Grobe Eisenwaren . .	5 245	5 957	9 780	6 530	3 639	5 389	181	36 721	24 887	17 952
Drahtstifte	359	26	1 004	998	27	—	—	2 414	4 068	5 182
1900:	10 166	39 585	37 921	171 143	147 143	18 957	201	425 723	—	—
1899:	9 769	32 938	32 706	142 783	165 206	116 403	52	—	499 857	—
1898:	5 495	22 392	21 104	97 707	100 153	72 132	2 241	—	—	321 224

Die von deutschen Häfen seewärts hierher gekommenen Mengen waren nordwestdeutscher Herkunft (aus Hannover und Oldenburg). Ebenso waren die von den holländischen und zum Theil auch die von belgischen Häfen verladenen Fabrikate deutschen Ursprungs (Rheinland, Westfalen); doch sind in den angegebenen Importzahlen auch belgische Eisenwaren für Polen enthalten.

Bahnwärts wurden versandt: dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Eisen und Stahl	145 470	165 905	119 415	89 030	124 690
Eisenbahnschienen	66 415	69 740	55 895	21 605	27 585
Eiserne Schwellen	2 790	3 220	4 340	3 580	5 135
„ Achsen	2 090	1 435	1 700	1 710	1 655
„ Röhren	10 370	6 260	12 840	7 420	4 100
Eisen- und Stahldraht . . .	5 875	2 305	1 765	1 765	2 005
Eisen- und Stahlwaren . . .	35 310	44 895	38 985	34 550	30 165
zusammen	268 320	293 760	234 940	159 660	195 335
ferner stromwärts:					
Verarbeitetes Eisen aller Art .	156 195	190 095	103 970	93 405	121 480
zusammen	424 515	483 855	338 910	253 065	316 815

Von den Sendungen mit der Eisenbahn gingen im direkten Verkehr nach Polen, Rußland und Oesterreich-Ungarn: dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Eisen und Stahl	33 470	35 055	28 190	22 570	25 345
Eisenbahnschienen	2 800	1 000	5 515	100	9 945
Eiserne Schwellen	—	—	—	—	1 500
„ Achsen, Röhren rc. . .	485	—	460	15	375
Eisen- und Stahldraht . . .	400	295	275	100	10
Eisen- und Stahlwaren . . .	5 000	5 085	3 540	4 240	4 030

Von eisernen Maschinen und Maschinentheilen — fast ausschließlich englischer Herkunft — kamen

über See nach Danzig . . .	38 010	108 867	48 362	33 827	22 147
und es wurden mit der Eisenbahn nach Polen versandt . . .	41 485	134 325	64 810	46 335	24 600

Die seewärts eingeführten rohen **Häute** waren zum größten Theil Speditionsgut für Polen und Rußland. Nach den Anschreibungen über den Eisenbahnverkehr sind dorthin bahnwärts von hier verladen worden (Häute, Felle und Leder) 1900: 36 865. — 1899: 35 315. — 1898: 41 655. — 1897: 40 195. — 1896: 47 930.

Was die für das hiesige Speditionsgeschäft in Betracht kommenden Ausfuhrartikel betrifft, so sind von **Kartoffelmehl** von hier seewärts verladen worden nach: dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
Stettin	1 618	203	260	2 230	1 171
anderen deutschen Ostseehäfen .	73	155	424	706	54
deutschen Nordseehäfen	500	—	398	—	298
dem Rheingebiet	808	1 278	2 950	3 291	3 534
Dänemark	6 832	5 177	1 224	650	2 917
Großbritannien	1 980	3 355	1 167	210	1 690
Holland	5 570	4 336	4 198	11 103	9 445
anderen Ländern	—	271	—	—	221
zusammen	17 381	14 775	10 621	18 190	19 330

Die Spedition von Melasse betrug: dz:

	1900:	1899:	1898:	1897:	1896:
nach Stettin	44 505	65 191	54 847	16 397	899
„ anderen deutschen Ostseehäfen	3 784	183	62	52	98
„ Hamburg	30 031	—	206	1 889	—
„ Bremen	45 748	38 774	23 906	3 160	198
„ dem Rheingebiet	—	3 877	19 783	—	—
„ Schweden	—	1 912	3 326	1 372	—
„ Dänemark	860	4 671	2 497	21	—
„ Großbritannien	1 092	12 060	21 102	8 400	—
„ Holland	4 730	1 398	24 453	905	—
„ Belgien	—	28	6 157	—	—
„ Frankreich	—	16 411	—	102 713	182 157
„ den Vereinigten Staaten von Amerika	460	—	—	—	—
zusammen	131 210	144 505	156 339	134 909	184 750

Das Nähere über die Beförderung von **russischem Zucker** ist schon auf Seite 66 und 67 beigebracht worden; über die Spedition von Spiritus vergleiche den Spezialbericht auf Seite 63.

Mit Ladung von Speditionsgut haben verkehrt:

am Seepackhofe in Danzig:

		im I.:	II.:	III.	IV. Quartale:	Zusammen:
Seedampfer	1900:	65	102	94	91	352
	99:	74	89	92	88	343
	98:	70	94	89	90	343
	97:	60	79	84	83	306
	96:	64	84	73	80	301

an den Hafengleisen zu Neufahrwasser:

		im I.	II.	III.	IV. Quartale:	Zusammen:
Tourdampfer mit Maschinen, Häuten, Chemikalien und Stückgütern verschiedener Art	1900:	30	47	90	32	199*)
	99:	22	38	71	39	170**)
	98:	25	43	67	44	179***)
	97:	15	36	55	26	132†)
	96:	15	27	33	16	91††)

XXIV. Geld- und Kreditgeschäfte.

Der Zinsfuß der Reichsbank war	für Wechsel:	für Lombard-Darlehne:
vom 1. Januar bis 11. Januar 1900:	7 %,	8 %,
„ 12. „ „ 26. „ „	6 %,	7 %,
„ 27. „ „ 12. Juli „	$5^1/_2$ %,	$6^1/_2$ %,
„ 13. Juli „ 31. Dezember „	5 %,	6 %,
im Jahresdurchschnitt 1900:	5,333 %,	6,333 %,
„ „ 1899:	5,038 %,	6,038 %,
„ „ 1898:	4,267 %,	5,267 %,
„ „ 1897:	3,306 %,	4,556 % und 4,806 %,
„ „ 1896:	3,656 %,	4,156 % „ 4,656 %.

In runden Tausenden Mark haben betragen:

a) bei der Reichsbank-Hauptstelle, einschließlich der von ihr abhängigen Bankanstalten in Marienwerder Culm und Pr. Stargard (RB):

b) bei der Danziger Privat-Aktienbank (PB):

c) bei dem Danziger Sparkassen-Aktien-Verein (Sp):

		1897:	1898:	1899:	1900:
1. Die Lombard-Ausleihungen einschl. des Bestandes vom Vorjahre	RB	22 152	25 577	27 295	26 514
	PB	13 743	13 664	15 964	16 880
	Sp	46 926	59 980	50 699	51 735
2. „ Diskontirungen von Wechseln auf deutsche Plätze	RB	50 654	53 196	61 118	59 749
	PB	21 578	25 291	27 279	41 368
	Sp	32 881	31 027	32 829	27 372
3. „ Ankäufe von Wechseln auf das Ausland	RB	175	—	—	—
	PB	5 412	3 871	3 970	7 749
4. „ Gesammtbeträge der Kreditgewährungen zu 1—3		•193 521	212 606	219 154	231 367

*) Außerdem 15 Segelschiffe mit Harz, 2 Segelschiffe mit Farbholz, 3 Segelschiffe mit Quebrachoholz, 2 Segelschiffe mit Salpeter, je 1 Segelschiff mit Asphalt und mit Schwefelkies, 9 Tankdampfer mit Petroleum und 4 Dampfer mit Petroleum in Fässern.

**) Außerdem 4 Segelschiffe mit Harz, 2 mit Farbholz, 5 mit Quebrachoholz, 3 mit Phosphat, 1 mit Schmieröl, 8 mit Petroleum in Barrels, 5 Dampfer mit Petroleum in Barrels und 6 Tankdampfer mit Petroleum.

***) Außerdem 5 Segelschiffe mit Harz, 4 mit Blauholz, 1 mit Farbholz, 4 mit Quebrachoholz, 3 mit Gerbstoffen, 1 mit Salpeter, 3 mit Petroleum in Barrels und 12 Tankdampfer mit Petroleum.

†) Außerdem 6 Segelschiffe mit Harz, 2 mit Blauholz, 1 mit Schmieröl, 8 mit Petroleum in Fässern und 9 Tankdampfer mit Petroleum.

††) Außerdem 12 Segelschiffe mit Quebrachoholz, 7 mit Blauholz, 6 mit Harz, 1 mit Häuten, ferner 12 Segler mit Petroleum in Fässern und 7 Tankdampfer mit Petroleum.

		1897:	1898:	1899:	1900:
5. Die Bestände an Depositen aus dem Vorjahre	PB	3 951	3 521	3 861	6 170
	Sp	19 253	20 615	21 667	21 726
		23 204	24 136	25 528	27 896
6. „ neuen Depositen	PB	7 811	7 662	11 772	22 539
	Sp	7 800	8 215	8 075	8 649
7. „ Gesammtbeträge der Depositen . . .		38 815	40 013	45 375	59 084
8. „ Auszahlungen von Depositen . . .	PB	8 241	7 322	9 463	17 053
	Sp	6 439	7 162	8 017	10 035
		14 680	14 484	17 480	27 088
9. „ Depositenbestände zum neuen Jahre .		24 135	25 529	27 895	31 996
	PB	3 521	3 861	6 170	11 657
	Sp	20 614	21 667	21 725	20 339
10. „ Vereinnahmungen auf dem Giro-Conto:	RB	374 686	422 212	513 671	580 883
	PB	37 937	35 778	33 228	39 192
11. „ Gesammtbeträge der Einzahlungen auf Giro-Conto		412 623	457 990	546 899	620 075

* * *

Bei dem hiesigen Gericht wurden Konkurse eröffnet: 1900: 35 — 1899: 27 — 1898: 23 — 1897: 30 — 1896: 24.

---

1. Reichsbankhauptstelle.

Einschließlich der von hier abhängigen Bankanstalten in Marienwerder, Culm und Pr. Stargard hat sich der Geschäftsumsatz wie folgt gestellt:

		1899:		1900:
a) Lombard-Verkehr	Mk.	48 119 000	Mk.	46 719 400
b) Gesammter Wechsel-Verkehr	„	161 587 500	„	159 179 800
c) Giro- und Anweisungs-Verkehr	„	1 043 750 600	„	1 173 421 900
d) Depositen-Verkehr	„	10 500	„	23 000
e) Angekaufte und eingezogene Werthpapiere	„	425 700	„	517 000
	Mk.	1 253 893 300	Mk.	1 379 861 100

a. **Lombard-Geschäft** (einschl. Culm, Marienwerder, Pr. Stargard):

Bestand am Anfang des Jahres	Mk.	3 762 500	Mk.	2 709 300
Zugang	„	23 532 900	„	23 804 700
Abgang	„	24 586 100	„	22 914 700
Bestand am Schluß des Jahres	„	2 709 300	„	3 599 300
davon auf Effekten	„	1 098 300	„	1 923 700
„ Waren	„	1 611 000	„	1 675 600

b. **Wechsel-Geschäft:**

Platzwechsel (Danzig, Marienwerder, Culm und Pr. Stargard) waren:				
am Anfang des Jahres Bestand	Mk.	5 480 875	Mk.	8 041 802
im Laufe des Jahres sind diskontirt . . .	„	35 974 572	„	34 539 561
„ „ „ „ „ eingezogen . . .	„	33 413 645	„	35 683 770
Bestand am Jahresschluß	„	8 041 802	„	6 897 593
Wechsel-Rimessen sind angekauft aufs Inland . .	„	25 143 919	„	25 209 373
Einzugs-Wechsel waren am Anfang des Jahres Bestand	„	3 211 612	„	3 530 635
Zugang durch Rimessen der anderen Bankstellen	„	67 151 405	„	63 805 791
Abgang	„	66 832 382	„	63 687 607
Bestand am Jahresschluß	„	3 530 635	„	3 648 819

c. **Giro-Verkehr:**

Bestand am Jahresanfang	Mk.	3 399 787	Mk.	4 092 325
vereinnahmt durch Baarzahlung	„	97 013 717	„	112 201 134
„ „ Verrechnungen	„	75 460 608	„	78 037 627
„ „ Uebertrag am Platze . .	„	93 640 374	„	126 923 970
„ „ „ von anderen Bankstellen	„	244 156 941	„	259 627 856
	Mk.	513 671 427	Mk.	580 882 912
verausgabt durch Baarzahlung	Mk.	214 914 911	Mk.	228 356 669
„ „ Verrechnungen	„	22 299 462	„	21 752 120
„ „ Uebertrag am Platze . .	„	93 640 374	„	126 923 970
„ „ „ an andere Bankstellen	„	178 724 355	„	200 142 739
	Mk.	509 579 102	Mk.	577 175 498
Bestand am Jahresschluß	Mk.	4 092 325	Mk.	3 707 414

d. **Bestände im Wechsel- und Lombard-Verkehr am Schlusse jedes Monats im Jahre 1900.**

	Platzwechsel: Mk.	Einzugswechsel: Mk.	Lombarddarlehne: Mk.
Januar	6 686 000	2 540 000	2 314 000
Februar	4 845 000	2 395 000	2 552 000
März	6 628 000	2 815 000	3 414 000
April	6 003 000	2 318 000	2 366 000
Mai	5 101 000	3 046 000	2 541 000
Juni	5 831 000	2 735 000	2 494 000
Juli	5 713 000	2 500 000	2 949 000
August	6 298 000	2 563 000	2 581 000
September . . .	6 419 000	3 436 000	2 137 000
Oktober	6 187 000	3 455 000	2 103 000
November . . .	6 117 000	3 206 000	2 012 000
Dezember . . .	6 897 000	3 649 000	3 599 000

2. Danziger Privat-Aktien-Bank.

Der **Gesammt-Umsatz** der Bank belief sich 1900 auf Mk. 548 438 089
1899 „ „ 410 797 305
1898 „ „ 421 679 832

Wechsel-Verkehr:

	1899:	1900:
An **Platz-Wechseln** war zu Anfang des Jahres ein Bestand von	Mk. 852 097	Mk. 938 415
Es wurden diskontirt	„ 16 136 124	„ 23 474 370
	Mk. 16 988 221	Mk. 24 412 785
Davon wurden eingezogen bezw. rediskontirt	„ 16 049 806	„ 21 084 781
Bestand am Jahresschluß	Mk. 938 415	Mk. 3 328 004
An Wechseln auf **andere deutsche Bankplätze** waren zu Anfang des Jahres Bestand	Mk. 659 219	Mk. 429 510
Im Laufe des Jahres wurden diskontirt	„ 11 143 257	„ 17 893 670
	Mk. 11 802 476	Mk. 18 323 180
Davon wurden eingezogen bezw. rediskontirt	„ 11 372 966	„ 16 630 286
Bestand zu Ende des Jahres	Mk. 429 510	Mk. 1 692 894
An Wechseln **auf das Ausland** wurden gekauft für	„ 3 969 988	„ 7 748 784
Von **Einzugs-Wechseln** war Bestand im Vorjahre	Mk. 39 392	Mk. 50 233
zur Einziehung wurden empfangen	„ 7 202 278	„ 9 297 581
	Mk. 7 241 670	Mk. 9 347 814
Eingezogen wurden	„ 7 191 437	„ 9 207 827
Bestand am Jahresschlusse	Mk. 50 233	Mk. 139 987

Giro-Verkehr:

	1899	1900
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 350 684	Mk. 261 783
Es wurden eingezahlt	„ 33 227 539	„ 39 192 377
	Mk. 33 578 223	Mk. 39 454 160
und abgehoben	„ 33 316 440	„ 38 999 321
Bestand am Ende des Jahres	Mk. 261 783	Mk. 454 839

Depositen-Verkehr:

	1899	1900
Es war Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 3 860 649	Mk. 6 170 107
Es wurden eingezahlt	„ 11 772 477	„ 22 539 070
	Mk. 15 633 126	Mk. 28 709 177
Dagegen abgehoben	„ 9 463 019	„ 17 052 728
Bestand am Jahresschluß	Mk. 6 170 107	Mk. 11 656 449

Lombard-Verkehr:

	1899	1900
Zu Anfang des Jahres Bestand	Mk. 2 492 150	Mk. 3 887 400
Es wurden neu ausgeliehen	„ 13 472 300	„ 12 992 900
	Mk. 15 964 450	Mk. 16 880 300
Zurückgezahlt wurden	„ 12 077 050	„ 12 101 900
Blieben mithin am Jahresschluß ausgeliehen	Mk. 3 887 400	Mk. 4 778 400

Effekten-Verkehr:

	1899	1900
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 1 892 535	Mk. 1 845 812
Es wurden angekauft	„ 2 479 281	„ 3 969 324
	Mk. 4 371 816	Mk. 5 815 136
Dagegen verkauft	„ 2 547 328	„ 4 465 931
	Mk. 1 824 488	Mk. 1 349 205
Dazu Zinsen und Coursgewinn	„ 21 324	„ 23 412
Bestand am Ende des Jahres	Mk. 1 845 812	Mk. 1 372 617

Conto-Corrent-Verkehr:

		1899:		1900:
Saldo zu Gunsten der Bank am Anfang des Jahres	Mk.	5 676 772	Mk.	8 777 544
Gesammtausgang im Jahre	„	86 725 923	„	120 177 400
	Mk.	92 402 695	„	128 894 944
Gesammteingang im Jahre	Mk.	83 625 151	Mk.	118 203 906
Saldo zu Gunsten der Bank am Ende des Jahres	„	8 777 544	Mk.	10 691 038

* * * *

Gewinn- und Verlust-Conto für 1900.

Debet.

	Mark	Pf.
Bezahlte u. schuldige Zinsen auf Depositen	390 729	75
Steuern und öffentliche Abgaben	37 045	82
Allgemeine Verwaltungskosten	90 193	38
Ausgaben für das Grundstück abzüglich der Miethen	5 257	11
Abschreibung auf das Inventarium	2 946	63
Delcredere-Conto	150 000	—
Rückstellung für den Umbau des Banklokals	15 000	—
Gewinn-Saldo	517 864	86
vertheilt, wie folgt:		
4 % Dividende . . . . Mk. 240 000,—		
Tantiemen . . . . . . „ 41 100,06		
zur Dotirung des Reservefonds II . . . . „ 25 608,—		
3 % Superdividende . . „ 180 000,—		
Uebertrag auf das Jahr 1901 . . . . . . Mk. 31 156,80		
	1 209 037	55

Credit.

	Mark	Pf.
Gewinn-Ueberschuß aus dem Jahre 1899	21 784	80
Zinsen auf Wechsel	273 195	43
„ „ Lombardgeschäfte	220 133	85
„ „ laufende Rechnungen	515 196	90
Erträgniß auf Effekten	23 411	67
Provisionen	155 314	90
	1 209 037	55

Bilanz am 31. Dezember 1900.

Activa.

	Mark	Pf.
Kassenbestand einschließlich Guthaben auf Reichsbank-Giro-Conto	198 555	72
Wechselbestand	5 160 884	78
Lombardforderungen:		
auf Waren . . Mk. 4 046 700,—		
„ Effekten . . „ 731 700,—	4 778 400	—
Desgleichen in laufenden Rechnungen	11 151 024	32
Guthaben b. Banken u. sonstigen Corresp.	731 241	17
Debitoren auf Bürgschafts-Conto	1 837 640	—
Grundstück	50 000	—
Inventarium	6 765	14
Effektenbestand	1 372 616	53
Coupons und Sortenbestand	94 910	74
Rückständige Zinsen auf Lombardgeschäfte	5 798	85
Consortial-Betheiligungen	308 741	41
	25 696 578	66

Passiva.

	Mark	Pf.
Aktienkapital	6 000 000	—
Reservefonds I	1 500 000	—
„ II	278 151	—
Delcredere-Conto	150 000	—
Für den Umbau des Banklokals	15 000	—
Guthaben der Conto-Corrent-Gläubiger	3 028 867	48
„ „ Giro-Gläubiger	454 838	98
Bürgschaften	1 837 640	—
Accepte	4 550	—
Betrag der Depositen:		
ohne Kündigung rückzahlbar u. mit einmonatlicher Kündigungsfrist . . . Mk. 2 777 460,14		
mit längeren Kündigungsfristen . . . „ 8 878 989,—	11 656 449	14
Betrag der schuldigen Depositenzinsen	211 197	80
Auf das Jahr 1901 überhobene Wechselzinsen	39 600	90
Noch nicht erhobene Dividende für 1896 und 1899	2 415	50
Gewinn-Saldo	517 864	86
	25 696 578	66

3. Danziger Sparkassen-Aktien-Verein.

Der **Gesammt-Umsatz** betrug im Jahre 1900: 177 332 021 Mk.
1899: 192 398 148 „
1898: 207 492 373 „

	1899:	1900:
Im **Lombard**-Verkehr blieb aus dem Vorjahre ein Bestand von	12 719 080 Mk.	10 795 900 Mk.
Ausgeliehen wurden	37 979 700 „	40 939 100 „
	50 698 780 Mk.	51 735 000 Mk.
Zurückgezahlt wurden	39 902 880 „	40 665 950 „
Bleiben Bestand am Jahresschluß	10 795 900 Mk.	11 069 050 Mk.
An **Wechseln** auf Danzig und deutsche Bankplätze blieb ein Bestand aus dem Vorjahre von	5 559 767 Mk.	6 763 934 Mk.
Diskontirt wurden	32 829 010 „	27 371 855 „
	38 388 777 Mk.	34 135 789 Mk.
Eingelöst wurden	31 624 843 „	28 443 941 „
Bleiben Bestand am Jahresschluß	6 763 934 Mk.	5 691 848 „
Rediskontirt sind bei der Reichsbank	4 302 502 Mk.	5 141 276 „
Im **Depositen**-Verkehr blieb aus dem Vorjahre ein Bestand von	21 667 335 Mk.	21 725 717 Mk.
Ferner eingezahlt wurden	7 625 692 „	8 211 543 „
	29 293 027 Mk.	29 937 260 Mk.
Zurückgezahlt wurden	8 017 104 „	10 035 213 „
Verbleiben	21 275 923 Mk.	19 902 047 „
Zum Kapital zugeschriebene Zinsen	449 794 „	437 026 „
Bleiben Bestand am Ende des Jahres	21 725 717 Mk.	20 339 073 Mk.

Gewinn- und Verlust-Conto für 1900.

Debet. — *Credit.*

Debet	Mark	Pf.	Credit	Mark	Pf.
An ausgezahlte Zinsen an die Deponenten	203 211	39	Per Zinsen auf Lombard-Geschäfte	606 957	19
„ nicht ausgezahlte, den Deponenten zum Capital zugeschriebene Zinsen	437 025	85	„ „ „ Wechsel	314 172	92
„ Abschreibung auf Grundstück-Conto	50 000	—	„ „ „ Effecten	230 371	35
„ Abgaben	17 338	50	„ „ von Conto-Corrents	3 798	—
„ Gehalte und Pensionen	61 143	—	„ Revenüen des Grundstücks	5 700	—
„ Heizung und Heizer	2 878	20	„ Gewinn auf Effecten	168	—
„ Zeitungen und Inserate	894	52			
„ Papier und Drucksachen	1 742	15			
„ sonstige Bureau-Bedürfnisse, Telephon, Telegramme, Rechtsbeistand, Corporationsbeitrag ꝛc.	6 211	98			
„ Grundstücks-Unkosten-Conto	8 120	49			
„ Abschreibung auf Inventarium-Conto	4 657	08			
„ Geschenke an milde Stiftungen ꝛc. ꝛc.	62 200	—			
„ Abschreibung auf Effecten-Conto	15 744	30			
„ Reingewinn dem Reserve-Conto II zugeschrieben	290 000	—			
	1 161 167	46		1 161 167	46

Bilanz-Conto für 1900.

Activa. — *Passiva.*

Activa	Mark	Pf.	Passiva	Mark	Pf.
Lombard-Conto	11 069 050	—	Actien-Conto	9 000	—
Wechsel-Conto	5 691 848	37	Deponenten-Conto	20 339 073	78
Effecten-Conto	6 356 025	30	Conto-Corrent-Conto	1 000	—
Danziger Kämmerei-Kasse	20 000	—	Ortskranken-Kasse	30 000	—
Grundstück-Conto	150 000	—	Zinsen-Vortrags-Conto pro 1901	53 204	50
Inventarium-Conto	758	06	Reserve-Conto I	2 500 000	—
Conto-Corrent-Conto	120 136	30	Reserve-Conto II	878 000	—
Cassa-Conto	402 460	25			
	23 810 278	28		23 810 278	28

4. Danziger Hypotheken-Verein.

Die Zahl der Vereinsmitglieder betrug am Schlusse des vergangenen Jahres 895 gegen 894 Ende 1899, 857 Ende 1898, 836 Ende 1897 und 799 Ende 1896. Davon haben die Kredithilfe des Vereins in Anspruch genommen 879 Mitglieder, gegen 877, 839, 817 und 781 in den Jahren 1899, 1898, 1897 und 1896.

An Vereins-Darlehnen gegen Hypotheken-Obligationen zu

	6 %:	5½ %:	5 %:	4½ %:	insgesammt:
waren zu Anfang des Jahres 1900 ausgegeben	Mk. 4 611 750	Mk. 1 631 600	Mk. 8 097 000	Mk. 7 642 800	Mk. 21 983 150
Im Laufe des Jahres wurden abgelöst . . .	„ 391 650	„ 137 200	„ 157 200	„ 157 800	„ 843 850
	Mk. 4 220 100	Mk. 1 494 400	Mk. 7 939 800	Mk. 7 485 000	Mk. 21 139 300
Neu dargeliehen wurden	—	—	„ 452 200	—	„ 452 200
Hypoth.-Best. Ende 1900	Mk. 4 220 100	Mk. 1 494 400	Mk. 8 392 000	Mk. 7 485 000	Mk. 21 591 500

Diesem Hypothekenbestande standen an emittirten und noch im Umlauf befindlichen Pfandbriefen gegenüber

	zu 5 %:	zu 4½ %:	zu 4 %:	zu 3½ %:	insgesammt:
Anfang 1900 . . .	Mk. 3 323 700	Mk. 1 350 800	Mk. 7 681 200	Mk. 7 451 600	Mk. 19 807 300
Infolge Anlehnsablösung und Auslosung wurden kassirt . . .	„ 314 400	„ 138 800	„ 220 600	„ 190 000	„ 863 800
	Mk. 3 009 300	Mk. 1 212 000	Mk. 7 460 600	Mk. 7 261 600	Mk. 18 943 500
Neu ausgegeben . .	—	—	„ 452 200	—	„ 452 200
Ende 1900 im Umlauf	Mk. 3 009 300	Mk. 1 212 000	Mk. 7 912 800	Mk. 7 261 600	Mk. 19 395 700

Bilanz am Jahresschluß 1900.

Activa.	Mark.	Pf.	*Passiva.*	Mark.	Pf.
Eigene Hypotheken-Forderungen . . Mk. 21 591 500,— und nach Abzug der bereits amortisirten Pfandbriefe von . „ 2 221 500,— nur noch	19 370 000	—	Pfandbriefe im Umlauf: à 5 % . . . Mk. 3 009 300,— à 4½ % . . . „ 1 212 000,— à 4 % . . . „ 7 912 800,— à 3½ % . . . „ 7 261 600,— zusammen	19 395 700	—
Grundstücks-Conto	170 000	—	Reservirte Zinsen für Zins-Coupons . .	399 286	31
Effecten-Bestand für Zinsen-, Reserve- und Tilgungs-Fonds	713 145	—	Reservefonds	901 266	42
Baarbestand	592 761	59	Tilgungsfonds	188 815	50
Geleistete Vorschüsse	13 461	64			
Fonds für gekündigte und noch nicht präsentirte Pfandbriefe	25 700	—			
	20 885 068	23		20 885 068	23

5. Vorschuß-Verein zu Danzig.

Eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht.

	1899:	1900:
Wechsel-Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 1 238 195	Mk. 1 428 243
Die Ausleihungen betrugen	„ 1 453 049	„ 1 395 580
	Mk. 2 691 244	Mk. 2 823 823
Zurückgezahlt wurden	Mk. 1 262 820	Mk. 1 428 249
abgeschrieben	„ 181	„ 301
	Mk. 1 263 001	Mk. 1 428 550
Wechsel-Bestand am Ende des Jahres	Mk. 1 428 243	„ 1 395 273
Von Krediten in laufender Rechnung war am Anfang des Jahres ein Bestand von	Mk. 219 150	Mk. 213 754
Im Laufe des Jahres wurden gezahlt	„ 348 950	„ 341 050
	Mk. 568 100	Mk. 554 804
und zurückgezahlt	„ 354 346	„ 400 754
Es verblieben also Ende des Jahres	Mk. 213 754	Mk. 154 050

		1899:		1900:
Der Depositenbestand betrug am Anfang des Jahres	Mk.	1 078 001	Mk.	1 212 948
eingezahlt wurden	„	537 146	„	419 878
	Mk.	1 615 147	Mk.	1 632 826
dagegen abgehoben	„	404 121	„	524 099
	Mk.	1 211 026	Mk.	1 108 727
hierzu kapitalisirte Zinsen von Spar-Einlagen	„	1 922	„	1 698
Bestand am Ende des Jahres	Mk.	1 212 948	Mk.	1 110 425
Das Mitglieder-Guthaben war am Anfang des Jahres	Mk.	358 206	Mk.	363 855
Einzahlungen wurden im Laufe des Jahres gemacht	„	37 203	„	43 570
zusammen	Mk.	395 409	Mk.	407 425
Auszahlungen im Laufe des Jahres	Mk.	30 775	Mk.	35 879
verjährte Guthaben	Mk.	779	„	640
	Mk.	31 554	Mk.	36 519
Bestand am Ende des Jahres	Mk.	363 855	Mk.	370 906
Die eingegangenen Zinsen, Provisionen und Erträge aus den Grundstücken ergaben einen Reingewinn von	Mk.	40 067	Mk.	42 216
Hiervon wurden dem Reservefonds, der zu Anfang des Jahres	Mk.	61 539	Mk.	66 919
betrug, zugeschrieben	„	4 007	„	6 400
ferner wurde derselbe erhöht durch Eintrittsgelder um	„	594	„	618
und durch verjährte Mitglieder-Guthaben um	„	779	„	639
so daß der Bestand am Jahresschlusse betrug	Mk.	66 919	Mk.	74 576
Der Extra-Resevefonds betrug am Anfang des Jahres	Mk.	19 921	Mk.	24 921
Zuschreibung vom Gewinn	„	5 000	„	3 030
Bestand am Jahresschlusse	Mk.	24 921	Mk.	27 951

	1899	1900
Die Mitgliederzahl betrug am Anfang des Jahres	1 615	1 614
im Laufe des Jahres traten hinzu	211	200
	1 826	1 814
und es schieden aus durch den Tod	37	28
„ Kündigung	100	82
„ Ausschließung	75	86
	212	196
sodaß am Ende des Jahres verblieben	1 614	1 618

* * *

Bilanz am 31. Dezember 1900.

Activa.				Passiva.			
Cassa-Conto	Mk.	21 605	58	Reserve-Fonds	Mk.	74 575	97
Wechsel-Conto	„	1 395 272	64	Extra-Reserve	„	27 950	63
Laufende Credite	„	154 050	—	Mitglieder-Guthaben	„	370 906	40
Effekten-Conto	„	52 675	—	Depositen-Conto	„	1 110 425	22
Haus Hundegasse 121	„	43 000	—	Zinsen-Conto	„	22 066	70
Hypothekenforderung	„	3 400	—	Aufgenommene Darlehen	„	33 000	—
Mobiliar	„	500	—	Hypotheken-Gläubiger	„	400	—
Durchlaufende Posten	„	2 017	76	Dividenden-Conto 1900	„	27 486	06
				Dividenden-Conto von früheren Jahren	„	80	—
				Geschäftskosten	„	5 630	—
	Mk.	1 672 520	98		Mk.	1 672 520	98

6. Westpreußische Landschaftliche Darlehnskasse.

		1899:		1900:
Der **Gesammt-Umsatz** der Kasse belief sich auf . . .	Mk.	199 537 850	Mk.	206 160 322

Depositen-Verkehr.

Bestand zu Anfang des Jahres	„	2 232 812	„	3 512 945
Zugang im Laufe des Jahres	„	11 113 581	„	10 341 665
	Mk.	13 346 393	Mk.	13 854 610
Abgehoben wurden	„	9 833 448	„	9 844 373
Bestand am Jahresschluß	Mk.	3 512 945	Mk.	4 010 237

Vorschuß-Verkehr.

Bestand der Forderungen zu Anfang des Jahres .	Mk.	964 894	Mk.	1 279 468
Neu ausgeliehen wurden	„	3 173 727	„	2 271 719
	Mk.	4 138 621	Mk.	3 551 187
Zurückgezahlt wurden	„	2 859 153	„	2 292 432
Bestand der Forderungen am Jahresschluß . . .	Mk.	1 279 468	Mk.	1 258 755

Lombard-Verkehr.

Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	1 615 200	Mk.	1 403 500
Neu ausgeliehen wurden	„	4 775 600	„	4 591 700
	Mk.	6 390 800	Mk.	5 995 200
Zurückgezahlt wurden	„	4 987 300	„	4 380 000
Bestand am Jahresschluß	Mk.	1 403 500	Mk.	1 615 200

Effekten-Verkehr.

Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	1 002 941	Mk.	1 138 089
Angekauft wurden	„	14 103 074	„	9 487 243
	Mk.	15 106 015	Mk.	10 625 332
Verkauft wurden	„	13 967 926	„	10 127 615
Bestand am Jahresschluß	Mk.	1 138 089	Mk.	497 717

Contocorrent-Verkehr.

Bestand zu Anfang des Jahres Deb.	Mk.	116 416	Mk.	35 042
Zugang im Laufe des Jahres Deb.	„	1 046 746	„	1 874 300
	Mk.	1 163 162	Mk.	1 909 342
Abgang im Laufe des Jahres Cred.	„	1 128 120	„	2 240 142
Bestand am Jahresschluß Cred.	Mk.	35 042	Mk.	330 800
Auf Bankier-Contocorrent betrug der Bestand zu Gunsten der Kasse am Anfang des Jahres .	„	504 944	„	1 661 848
Zugang im Laufe des Jahres	„	13 309 396	„	16 035 629
	Mk.	13 814 340	Mk.	17 697 477
Abgang im Laufe des Jahres	„	12 152 492	„	13 897 904
Bestand am Jahresschluß	Mk.	1 661 848	Mk.	3 799 573

		1899:		1900:
Das **Gewinn- und Verlust-Conto** ergiebt einen Gewinn auf				
Effekten-Conto von	Mk.	12 429,74	Mk.	42 002,66
Provisions-Conto von	„	27 069,88	„	26 622,34
Zinsen-Conto von	„	100 412,19	„	144 825,55
	Mk.	139 911,81	Mk.	213 450,55
abzüglich: Verwaltungskosten, Steuern	Mk.	51 960,06	Mk.	53 476,19
Pensionen	„	—	„	—
Abschreibung auf Mobilien	„	1 008,81	„	1 289,69
Tantième an den Vorstand	„	7 601,70	„	12 248,—
noch zu zahlende Zinsen	„	4 268,06	„	11 183,48
Zinsen für das Stammkapital von Mk. 1 200 000 zu $3^1/_2$ %	„	42 000,—	„	42 000,—
	Mk.	106 383,63	Mk.	120 197,36
Ueberschuß	„	33 073,18	„	93 253,19
Von diesem Ueberschuß erhält der Eigenthümliche Fonds der Westpreußischen Landschaft $^3/_4$ mit	Mk.	24 804,88	Mk.	69 939,90
und die Neue Westpreußische Landschaft $^1/_4$ mit	„	8 268,30	„	23 313,29

Das **Bilanz-Conto** weist nach als

Activa.			Passiva.		
Mobilien-Conto	Mk.	43 000,—	Kapital-Conto	Mk.	1 200 000,—
Cassa-Conto	„	323 759,05	Reserve-Fonds	„	600 000,—
Vorschuß-Conto	„	1 258 754,84	Depositen-Conto	„	4 010 236,52
Lombard-Conto B.	„	1 615 200,—	Effekten-Vorschuß-Conto	„	196 618,64
Guthaben aus laufender Rechnung mit Bankhäusern	„	3 799 572,95	Lombard-Conto A.	„	500,—
Effekten-Conto	„	497 717,24	Conto-Corrent-Conto	„	330 800,45
			Conto für Diverse	„	147 501,19
			Noch zu zahlende Zinsen	„	11 183,48
			Westpreuß. Provinzial-Verband	„	485 571,71
			Provinzial-Landschafts-Kasse	„	329 977,58
			General-Landschafts-Kasse	„	225 614,51
	Mk.	7 538 004,08		Mk.	7 538 004,08

XXV. Verkehrs-Statistik.

1. Seehafen-Verkehr.

	1900:		1899:		1898:		1897:	
	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:
Es sind hier **eingekommen**:								
Dampfschiffe	1 321	619 798	1 348	610 410	1 346	611 261	1 339	630 522
Segelschiffe	375	56 637	391	56 730	426	54 758	412	49 885
Seeschiffe überhaupt	1 696	676 435	1 739	667 140	1 772	666 019	1 751	680 407
Davon fuhren in **Ballast**:								
Dampfer	249	119 849	232	112 305	211	119 189	275	171 100
Segler	31	5 412	38	8 139	31	5 256	23	3 764
Zus. Schiffe in Ballast	280	125 261	270	120 444	242	124 445	298	174 864
Für **Nothhafen** liefen ein:								
Dampfer	16	3 456	16	3 566	22	4 084	10	1 611
Segler	32	4 861	57	7 599	30	3 649	12	1 500
Zus. Nothhäfener	48	8 317	73	11 165	52	7 733	22	3 111
Mit Ladung sind darnach **angekommen**:								
Dampfer	1 056	496 493	1 100	498 105	1 113	487 988	1 054	457 811
Segler	312	46 364	296	48 591	365	45 853	377	44 621
Beladene Seeschiffe überhaupt	1 368	542 857	1 396	535 531	1 478	533 841	1 431	502 432
Es sind von hier **ausgegangen**:								
Dampfer	1 329	631 523	1 351	610 161	1 343	615 616	1 346	643 465
Segelschiffe	367	55 292	399	58 341	435	55 513	426	51 627
Seeschiffe überhaupt	1 696	686 815	1 750	668 502	1 778	671 129	1 772	695 092
Davon in **Ballast**:								
Dampfer	287	178 735	265	158 595	270	177 963	328	205 846
Segler	45	10 324	37	9 684	77	13 547	43	7 076
Zus. Schiffe in Ballast	332	189 059	302	168 279	347	191 510	371	212 922
Es hatten den Hafen **für Nothhafen** angelaufen:								
Dampfer	13	5 176	5	889	22	4 084	11	2 169
Segler	29	2 380	67	9 418	25	1 979	10	792
Zus. Nothhäfener	42	7 556	72	10 307	47	6 063	21	2 961
Mit Ladung sind darnach **ausgegangen**:								
Dampfer	1 029	447 612	1 081	450 677	1 051	433 569	1 007	435 450
Segler	293	42 588	295	39 239	333	39 987	373	43 759
Beladene Seeschiffe überhaupt	1 322	490 200	1 376	489 916	1 384	473 556	1 380	479 209

Von den **eingekommenen** Seeschiffen waren der **Flagge** nach:

	Dampfer:		Segelschiffe:		Zusammen:	
	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons
amerikanische	1	335	—	—	1	335
belgische	9	6 297	—	—	9	6 297
dänische	95	51 752	138	12 165	233	63 917
deutsche	788	315 301	147	32 439	935	347 740
englische	195	137 444	9	887	204	138 331
französische	1	1 389	—	—	1	1 389
holländische	37	18 511	18	1 318	55	19 829
norwegische	80	47 773	12	2 518	92	50 291
österreichische	2	4 465	—	—	2	4 465
portugiesische	—	—	1	891	1	891
russische	7	2 745	7	2 061	14	4 806
schwedische	106	33 786	43	4 358	149	38 144
Zusammen	1321	619 798	375	56 637	1696	676 435

Von den **ausgegangenen** Seeschiffen waren der **Flagge** nach:

	Dampfer:		Segelschiffe:		Zusammen:	
	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons
amerikanische	1	335	—	—	1	335
belgische	9	6 297	—	—	9	6 267
dänische	94	51 693	133	11 668	227	63 361
deutsche	795	326 238	142	30 114	937	356 352
englische	197	137 979	9	887	206	138 866
französische	1	1 389	—	—	1	1 389
holländische	37	18 511	18	1 318	55	19 829
norwegische	80	47 772	13	3 556	93	51 328
österreichische	2	4 465	—	—	2	4 465
portugiesische	—	—	1	891	1	891
russische	6	2 537	7	2 435	13	4 972
schwedische	107	34 307	44	4 423	151	38 730
Zusammen	1329	631 523	367	55 292	1696	686 815

Nach **Ladung** und **Ausgangshafen** hatten von den im Jahre 1900 hier **eingekommenen** Schiffen

geladen: / von:	Güter.	Getreide u. Beilad.	Mais und Reis.	Farbholz.	Quebrachoholz.	Eisenerz.	Zucker.	Salz.	Heringe.	Phosphat und Düngemittel.	Asphalt u. Harz.	Delsaaten, Del und Delkuchen.	Cement.	Petroleum.	Mauersteine und Kalksteine.	Theer und Pech.	Eisen u. Eisenfabrikate.	Schwefel und Schwefelkies.	Gew. Rohstoffe.	Steine.	Kreide.	Leere Fässer.	Steinkohlen und Koke.	Gasreinigungs-Masse.	Eis.	Spiritus u. Sprit.	Ballast.	Nothhäfener.	Summe:
Afrika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amerika	4	—	—	—	13	—	—	—	—	—	4	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
Belgien	41	—	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64
Bremen	42	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	56
Dänemark	7	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	—	—	—	—	127	—	—	—	6	—	—	93	7	274
Frankreich	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Großbritannien	81	—	—	—	—	—	—	11	27	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315	—	—	—	5	3	445
Hamburg	149	—	4	7	10	—	—	—	—	—	—	9	—	6	—	—	—	9	—	—	—	—	5	—	—	—	11	—	210
Holland	14	—	—	—	—	3	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lübeck	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	36
Mecklenburg	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	6
Oldenburg	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Portugal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preußen und Pommern	93	8	—	—	—	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	17	14	2	—	—	—	—	87	—	227
Hannover	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	—	—	—	—	35	84
Rheinprovinz	24	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
Schleswig-Holstein	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	20
Rußland	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	2	24
Schweden und Norwegen	—	—	—	—	—	51	—	—	14	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	36	—	—	—	—	—	—	48	1	159
Summa	513	8	11	7	23	56	1	12	41	34	9	13	10	13	27	9	4	13	—	180	14	2	362	6	—	—	280	48	1696

Von den im Jahre 1900 von hier **ausgegangenen** Schiffen hatten

geladen: / nach:	Getreide und Beiladung.	Holz.	Holz und Beiladung	Zucker.	Mehl.	Kleie.	Melasse.	Güter.	Salz	Heringe.	Oelkuchen, Raps, Saat.	Steinkohlen und Koks.	Steine.	Schwefel und Kies.	Gasreinig.-Masse.	Pappe.	Spiritus und Beiladung.	Ballast.	Nothhäfener.	Summe.
Afrika	—	—		5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Amerika	—	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	28
Belgien	—	29	7	10	—	—	—	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89
Dänemark	7	72	4	5	5	8	—	30	—	—	35	—	—	—	—	—	—	25	12	203
Frankreich	—	14	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
Großbritannien	106	153	22	86	—	—	—	71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	1	466
Holland	13	17	—	2	—	—	—	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	72
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norwegen	—	4	—	2	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	17
Rußland	11	—	—	2	4	7	—	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	3	87
Schweden	4	3	—	1	2	1	—	6	—	—	17	—	—	—	—	—	—	119	8	161
Spanien	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Preußen und Pommern	5	21	1	3	—	—	5	82	—	2	—	5	2	1	2	2	2	73	—	206
Schleswig-Holstein	4	13	—	2	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	15	85
Hannover	—	22	—	10	—	—	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
Rheinprovinz	—	—	—	12	—	—	—	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	44
Oldenburg	2	5	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
Bremen	—	—	—	—	—	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	27
Hamburg	23	2	—	12	—	—	—	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	1	92
Lübeck	—	—	—	2	—	—	—	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	31
Mecklenburg	—	3	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Summa	175	360	34	169	11	16	8	481	—	2	52	5	2	1	2	2	2	332	42	1696

Nachweisung der Schiffseingänge und Schiffsausgänge nach der Ladung der Schiffe in den Jahren 1899 und 1900.

Ladung der Schiffe.	Schiffs-Eingänge 1899	Schiffs-Eingänge 1900	Schiffs-Ausgänge 1899	Schiffs-Ausgänge 1900
Diverse Güter	619	553	571	523
Steinkohlen und Koaks	278	362	1	5
Salz	14	12	3	—
Kalksteine	37	39	—	1
Mehl	1	3	19	11
Ofenkacheln	1	2	—	—
Mais, Reis und Dividivi	22	11	1	—
Pflaster-, Chamott-, Kopf- und Mauersteine	196	168	5	1
Petroleum	20	13	—	—
Alt-, Roh-, Spiegeleisen, Eisenerz	72	56	—	—
Heringe	40	41	3	2
Kreide, Gyps, Thonerde, Schlemmkreide	14	14	1	—
Asphalt und Cement	11	19	—	—
Schwefel und Kies	10	13	—	1
Holz	24	30	416	360
Holz und Beiladung	2	—	50	34
Schiefer	1	—	—	—
Kaolin und Kryolith	6	1	—	—
Oelkuchen, Raps und Saat	2	8	64	52
Getreide und Beiladung	20	8	158	175
Oel, Pech und Harz	12	14	—	—
Melasse	—	—	6	8
Leere Fässer	2	2	1	—
Gasreinigungsmasse	14	6	—	2
Eisenbahnräder, Schienen	2	4	—	—
Pappe	—	—	2	2
Kleie	1	1	22	16
Superphosphat und Düngerstoffe	32	34	4	—
Eis	4	—	—	—
Spiritus und Beiladung	6	—	8	2
Zucker	3	1	113	169
Salpeter	3	1	—	—
Zusammen	1469	1416	1448	1364

Vergleichende Uebersicht

des Hafenverkehrs in den Jahren 1860 bis 1900 (einschließlich der in Ballast und für Nothhafen oder Ordre ein- und ausgegangenen Seeschiffe).

	Eingekommene Schiffe:						Ausgegangene Schiffe:					
	Dampfer.		Segelschiffe.		Ueberhaupt Schiffe.		Dampfer.		Segelschiffe.		Ueberhaupt Schiffe	
	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Reg.-T.*)	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Reg.-T.*)
1900	1321	619 798	375	56 637	1696	676 435	1329	631 523	367	55 292	1696	686 815
1899	1348	610 410	391	56 730	1739	667 140	1351	610 161	399	58 341	1750	668 502
1898	1346	611 261	426	54 758	1772	666 019	1343	615 616	435	55 513	1778	671 129
1897	1339	630 522	412	49 885	1751	680 407	1346	643 465	426	51 627	1772	695 092
1896	1272	565 365	532	61 807	1804	627 172	1281	564 888	547	68 637	1828	633 525
1895	1174	540 838	544	64 426	1718	605 264	1181	547 946	546	68 681	1727	616 627
1894	1312	605 567	590	86 788	1902	692 355	1309	611 622	566	77 910	1875	689 532
1893	1166	564 892	566	70 007	1732	634 899	1166	564 864	610	83 519	1776	648 383
1892	1024	477 699	480	92 328	1504	570 027	1013	477 707	484	83 067	1497	560 774
1891	1206	531 293	630	108 739	1836	640 032	1200	529 266	631	104 85	1831	634 117
1890	1132	460 414	755	116 685	1887	577 099	1132	457 783	746	115 006	1878	572 789
1889	1155	445 296	708	138 418	1863	583 714	1169	454 272	683	129 063	1852	583 335
1888	1248	505 422	722	115 029	1970	620 451	1243	501 778	761	132 447	2004	634 225
1887	1096	440 823	717	116 763	1813	557 586	1089	436 836	742	124 954	1831	561 790
1886	1025	449 332	659	116 400	1684	565 732	1024	449 711	667	117 297	1691	567 008
1885	1025	446 740	796	140 819	1821	587 559	1020	444 298	804	135 079	1824	579 377
1884	906	443 138	884	150 362	1790	593 500	909	444 072	896	152 977	1805	597 049
1883	1068	476 439	974	174 098	2042	650 537	1083	483 440	980	173 308	2063	656 748
1882	918	388 241	1205	215 985	2123	604 226	909	384 570	1171	205 343	2080	589 913
1881	661	288 485	979	172 955	1640	461 440	655	285 625	1056	198 491	1711	484 116
1880	607	272 991	1287	224 063	1894	497 054	607	273 788	1269	216 423	1876	490 211
1879	634	284 486	1106	190 097	1740	474 583	636	286 463	1118	187 660	1754	474 123
1878	623	281 015	1376	228 679	1999	509 694	619	278 399	1410	221 072	2029	499 471
1877	464	231 692	1248	226 548	1712	458 240	459	229 244	1262	224 194	1721	453 438
1876	319	143 385	1327	242 545	1646	385 930	323	142 564	1387	266 650	1710	409 214
1875	337	148 865	1332	245 083	1669	393 948	338	149 450	1307	238 717	1645	388 167
1874	330	138 044	1515	264 723	1845	402 767	328	138 [illegible]44	1498	251 288	1826	389 732
1873	299	103 295	1540	271 904	1839	375 199	302	102 440	1518	271 362	1820	373 802
1872	289	92 061	1555	256 577	1844	348 638	287	91 913	1586	261 578	1873	353 491
1871	349	129 716	1897	317 608	2246	447 324	354	132 617	1895	309 785	2249	442 402
1870	290	107 711	1317	193 569	1607	301 280	286	105 890	1270	182 455	1556	288 345
1869	300	104 958	1503	216 708	1803	321 666	302	104 874	1549	230 135	1851	335 009
1868	260	86 889	1449	226 634	1709	313 523	260	87 108	1494	232 740	1754	319 848
1867	224	68 787	1476	219 162	1700	287 949	219	66 801	1548	228 426	1767	295 227
1866	204	71 234	1859	272 620	2063	343 854	204	70 254	1845	267 131	2049	337 385
1865	204	65 692	2287	340 514	2491	406 206	199	62 940	2327	348 585	2526	411 525
1864	175	58 417	1976	306 380	2151	364 797	180	60 114	2017	302 657	2197	362 771
1863	196	58 989	2907	400 755	3103	459 744	192	56 766	2873	405 182	3[illegible]65	461 948
1862	175	52 247	2976	418 516	3151	470 763	174	53 141	3026	436 110	3200	489 251
1861	181	56 487	2518	386 762	2699	443 249	184	56 855	2465	367 695	2649	424 550
1860	147	33 158	2388	364 092	2535	397 250	141	26 652	2424	380 025	2565	406 677

*) Anm. Die Umrechnung der früheren Schiffstonnen von 1000 kg in Registertons ist derart erfolgt, daß 4 Schiffstonnen = 3 Registertons gerechnet sind (t = 2,12 cbm = 0,74836 Registertons).

Werth-Berechnung des Waren-Einganges seewärts:

	im Jahre 1900:		im Jahre 1899:	
	Menge in dz von 100 kg	Geschätzter Werth in Mk	Menge in dz von 100 kg	Geschätzter Werth in Mk
Abfälle	27 297	144 000	41 344	223 000
darunter: *Kleie*	*3 154*	*25 000*	*3 457*	*27 000*
Lumpen	*803*	*17 000*	*5 806*	*116 000*
Baumwolle und Baumwollenwaren	21 306	5 398 000	23 306	5 950 000
darunter: *Rohe Baumwolle*	*1 166*	*82 000*	*661*	*44 000*
Baumwollabfälle	*487*	*20 000*	*1 098*	*43 000*
Baumwollengarn	*7 216*	*1 494 000*	*10 731*	*2 130 000*
Blei und Bleiwaren	3 745	123 000	6 037	182 000
Drogen, Apotheker- und Farbewaren	480 731	8 755 000	542 973	8 882 000
Eisen und Eisenwaren	548 578	10 598 000	734 545	12 935 000
darunter: *Roh- und Brucheisen*	*122 862*	*799 000*	*213 081*	*1 172 000*
Eisen, geschmiedet und gewalzt	*202 472*	*3 285 000*	*240 646*	*3 740 000*
Eisenbahnschienen u. Schwellen	*91 823*	*1 091 000*	*86 628*	*1 040 000*
Stahl, Blech und Draht	*66 429*	*1 518 000*	*114 542*	*2 299 000*
Anker und Ketten	*2 961*	*95 000*	*3 715*	*111 000*
Erden, Erze, edle Metalle, Asbest und Asbestwaren	1 776 656	3 529 000	1 555 468	3 150 000
Flachs und andere vegetabilische Spinnstoffe mit Ausnahme der Baumwolle	5 219	271 000	5 930	205 000
Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues	92 256	1 381 000	104 962	1 295 000
darunter: *Weizen*	*59*	*1 000*	*1 678*	*26 000*
Roggen	*678*	*6 000*	*3 215*	*47 000*
Gerste	*1 226*	*13 000*	*11 583*	*119 000*
Hülsenfrüchte und Mais	*77 833*	*728 000*	*79 035*	*690 000*
Oelsaaten	*2 057*	*47 000*	*2 236*	*45 000*
Glas und Glaswaren	3 534	102 000	3 027	83 000
Häute und Felle	61 481	6 559 000	76 721	7 511 000
Holz u. andere Schnitzstoffe, sowie Waren daraus	67 113	1 435 000	61 275	1 978 000
darunter: *Bau- u. Nutzholz (europäisches)*	*28 532*	*244 000*	*23 641*	*211 000*
Nutzholz (aussereuropäisches)	*2 926*	*66 000*	*2 712*	*63 000*
Maschinen, Fahrzeuge und Dampfkessel	59 919	5 297 000	137 792	8 922 000
Kupfer und andere unedle Metalle sowie Waren daraus	12 465	2 120 000	14 618	2 043 000
Leder und Lederwaren	3 320	784 000	3 715	887 000
Garn und Leinenwaren	40 161	2 895 000	19 059	1 392 000
Material- und Spezerei-, auch Konditorwaren	767 363	25 568 000	644 993	22 106 000
darunter: *Bier*	*3 891*	*99 000*	*3 634*	*143 000*
Liköre, Spiritus, Branntwein	*12 807*	*2 126 000*	*12 208*	*1 592 000*
Wein und Most	*37 650*	*3 641 000*	*37 861*	*3 105 000*
Butter und Margarine	*14 118*	*1 064 000*	*12 928*	*974 000*
Fleisch und Speck	*4 093*	*362 000*	*12 305*	*978 000*
Frische Fische	—	—	*1 673*	*7 000*
Südfrüchte	*16 473*	*635 000*	*15 849*	*743 000*
Gewürze	*7 218*	*704 000*	*7 289*	*750 000*
Heringe	*266 631*	*5 510 000*	*183 485*	*4 037 000*
Honig	*1 315*	*66 000*	*1 481*	*76 000*
Kaffee	*33 165*	*2 733 000*	*37 622*	*3 363 000*
Kakao und Chocolade	*4 185*	*741 000*	*4 766*	*780 000*
Cichorien und Kaffeesurrogate	*25 061*	*1 331 000*	*16 938*	*579 000*
Mehl und Mühlenfabrikate	*20 353*	*450 000*	*27 287*	*675 000*
Reis	*77 431*	*1 551 000*	*50 806*	*968 000*
Salz	*186 792*	*411 000*	*170 196*	*473 000*

	im Jahre 1900: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1900: Geschätzter Werth in Mk.	im Jahre 1899: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1899: Geschätzter Werth in Mk.
Syrup und Melasse	*9 012*	*165 000*	*10 093*	*191 000*
Tabak und Tabakfabrikate	*9 847*	*1 491 000*	*7 068*	*805 000*
Thee	*353*	*56 000*	*268*	*43 000*
Zucker	*13 218*	*338 000*	*10 208*	*237 000*
Oele und Fette	164 168	7 034 000	142 082	6 063 000
darunter: *Speiseöle*	*3 811*	*386 000*	*1 283*	*83 000*
Leinöl	*7 011*	*210 000*	*11 471*	*298 000*
Palm- und Kokosnussöl	*10 769*	*398 000*	*13 439*	*430 000*
Oelkuchen	*25 516*	*306 000*	*13 019*	*133 000*
Schmalz	*48 647*	*3 010 000*	*52 694*	*2 946 000*
Lanolin, Paraffin, Wallrath	*6 551*	*492 000*	*5 776*	*343 000*
Talg	*22 626*	*1 358 000*	*18 401*	*1 067 000*
Fischthran	*4 877*	*190 000*	*3 494*	*133 000*
Schmieröle	*28 991*	*465 000*	*17 952*	*423 000*
Papier und Pappwaren	32 386	1 477 000	32 930	1 724 000
Petroleum	376 419	3 059 000	419 851	2 942 000
Lichte, Seife und Parfümerien	5 205	554 000	4 835	448 000
Seide und Seidenwaren	808	416 000	104	57 000
Steine und Steinwaren	414 957	913 000	490 831	961 000
Kohlen, Koks, Torf	2 850 916	6 394 000	2 773 457	4 601 000
Theer, Pech, Harze, Asphalt	90 251	996 000	112 990	1 174 000
Thonwaren	54 766	348 000	72 596	376 000
Wolle, einschl. der anderweit nicht genannten Thierhaare, und Waren daraus	28 622	8 594 000	31 985	8 370 000
Zink und Zinkwaren	569	33 000	821	38 000
Zinn und Zinnwaren	5 470	1 321 000	3 437	489 000
Andere, vorstehend nicht genante Artikel	11 097	1 585 000	4 092	2 385 000
	8 006 778	107 683 000	8 065 776	107 372 000

* * *

Werth-Berechnung des Waren-Ausganges seewärts:

	im Jahre 1900: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1900: Geschätzter Werth in Mk.	im Jahre 1899: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1899: Geschätzter Werth in Mk.
Abfälle	50 840	432 000	50 775	459 000
darunter: *Kleie*	*46 597*	*392 000*	*47 389*	*408 000*
Lumpen	*1 634*	*25 000*	*2 232*	*33 000*
Blei und Bleiwaren	414	17 000	906	24 000
Drogen, Apotheker- und Farbwaren	16 095	1 216 000	27 816	4 535 000
Eisen und Eisenwaren	12 087	302 000	4 357	172 000
Erden, Erze, edle Metalle, Asbest und Asbestwaren	6 179	47 000	8 790	44 000
Flachs, Hanf und andere Spinnstoffe	583	26 000	300	13 000
Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues	1 584 359	23 139 000	1 127 027	17 809 000
darunter: *Weizen*	*611 789*	*8 926 000*	*283 100*	*4 600 000*
Roggen	*382 637*	*4 535 000*	*359 159*	*5 459 000*
Gerste	*103 027*	*1 290 000*	*67 611*	*696 000*
Hafer	*199 559*	*2 297 000*	*138 297*	*1 383 000*
Hülsenfrüchte und Mais	*220 711*	*3 835 000*	*207 796*	*3 594 000*
Oelsaaten	*57 048*	*1 446 000*	*60 982*	*1 377 000*
Glas und Glaswaren	715	14 000	55	1 000
Häute und Felle	5 624	517 000	7 038	607 000
Holz- u. andere Schnitzstoffe sowie Waren daraus	2 553 415	27 213 000	3 086 406	36 777 000
darunter: *Bau- und Nutzholz (europäisches)*	*2 551 603*	*27 087 000*	*3 083 563*	*36 506 000*
Maschinen und Fahrzeuge	6 135	339 000	873	51 000
Kupfer und andere unedle Metalle sowie Waren daraus	2 907	416 000	2 352	286 000
Leder und Lederwaren	259	112 000	178	65 000
Material- u. Spezerei- auch Konditorwaren pp.	2 704 388	55 820 000	2 094 318	42 780 000
darunter: *Bier*	*3 723*	*149 000*	*3 547*	*142 000*
Likör, Spiritus, Branntwein	*57 130*	*1 582 000*	*80 131*	*2 279 000*
Wein und Most	*2 139*	*247 000*	*1 713*	*202 000*
Mehl und Mühlenfabrikate	*140 422*	*2 206 000*	*244 406*	*4 267 000*
Salz	–	–	*10 382*	*12 000*
Syrup und Melasse	*132 318*	*814 000*	*146 638*	*918 000*
Zucker	*2 310 896*	*48 181 000*	*1 582 650*	*32 837 000*
Oele und Fette	114 044	3 348 000	141 140	3 589 000
darunter: *Rüböl*	*65 854*	*2 634 000*	*70 463*	*2 607 000*
Oelkuchen	*44 210*	*531 000*	*67 534*	*756 000*
Schmalz	*963*	*65 000*	*1 032*	*86 000*
Papier- und Pappwaren	25 060	785 000	26 312	882 000
Lichte, Seife und Parfümerien	31	12 000	58	5 000
Theer, Pech, Harze	3 788	27 000	1 713	10 000
Wolle, Baumwolle, Leinen, Garn, sowie Waren daraus	1 331	134 000	2 486	270 000
Zink, Zinn und Waren daraus	1 630	106 000	4 009	197 000
Andere vorstehend nicht genannte Artikel	9 433	304 000	6 064	343 000
	7 099 317	114 326 000	6 592 963	108 919 000

	Waren-Einfuhr seewärts: Menge in t zu 1000 kg:	Waren-Einfuhr seewärts: Werth in Mk.:	Waren-Ausfuhr seewärts: Menge in t zu 1000 kg:	Waren-Ausfuhr seewärts: Werth in Mk.:	Gesammter Güterverkehr seewärts: Menge in t zu 1000 kg:	Gesammter Güterverkehr seewärts: Werth in Mk.:
1900:	800 678	107 683 000	709 932	114 326 000	1 510 610	222 009 000
1899:	806 578	107 372 000	658 945	108 919 000	1 465 523	216 291 000
1898:	797 734	101 966 000	648 209	105 535 000	1 445 943	207 501 000
1897:	790 197	92 337 000	616 918	102 083 000	1 407 114	194 420 000
1896:	725 384	92 558 000	668 616	105 737 000	1 393 999	198 295 000
1895:	603 023	76 497 000	592 195	92 970 000	1 195 218	169 467 000
1894:	630 120	87 106 000	607 056	87 010 000	1 237 176	174 116 000
1893:	571 860	73 674 000	603 047	99 352 000	1 174 907	173 026 000
1892:	522 303	69 083 000	431 588	68 395 000	953 891	137 478 000
1891:	516 145	62 230 000	599 156	109 505 000	1 115 301	171 735 000

2. Weichsel-Verkehr.

Durch die Einlager Schleuse gingen in der Zeit vom 20. März bis 31. Dezember 1900 **nach** und **von** Danzig:

	Stromab:			Stromauf:			1900:
	beladen.	unbeladen.	zus.	beladen.	unbeladen.	zus.	insgesammt.
a. **Schiffsgefäße:**							
Seeschiffe	3	6	9	7	2	9	18
Flußdampfer	2771	615	3386	2881	545	3426	6 812
Gabarren und oberländische Kanalkähne	262	195	457	390	64	454	911
Kurische Kähne	242	129	371	331	36	367	738
Berliner Oderkähne und Zillen	1165	246	1411	1143	305	1448	2 859
Barken und Dubasse	37	6	43	8	34	42	85
Galler und Biggen	—	—	—	—	—	—	—
Yachten	2	4	6	10	1	11	17
Lummen, Beidacke und Obstkähne	192	67	259	126	136	262	521
Kähne mit Fischen, Butter, Schweinen	153	—	153	—	153	153	306
zusammen 1900	4827	1268	6095	4896	1276	6172	12 267
dagegen 1899 (1. Januar bis 10. Dezember)	5042	1489	6531	5284	1271	6555	13 086
„ 1898 (7. Januar bis 31. Dezember)	5371	1416	6787	5468	1444	6912	13 699
„ 1897 (9. März bis 25. Dezember)	4572	1609	6181	4794	1424	6218	12 399
„ 1896 (8. März bis 28. November)	4163	1809	5972	4861	1227	6088	12 060
b. **Holztraften** 1900	—	522	522	—	4	4	526
1899	—	920	920	—	5	5	925
1898	—	827	827	—	7	7	834
1897	—	668	668	—	11	11	679
1896	—	572	572	—	17	17	589

Uebersicht

des Waren-Verkehrs **nach** und **von** Danzig **auf der Weichsel** in **Doppel-Centnern zu 100 kg.**

Bezeichnung der Waren.	Eingang stromab				Ausgang stromauf			
	1900.	1899.	1898.	1897.	1900.	1899.	1898.	1897.
1. Düngemittel aller Art	300	1 250	2 750	150	6 495	9 815	7 785	18 695
2. Lumpen aller Art	2 275	3 730	4 105	3 865	7 580	17 070	18 660	6 505
3. Knochen	100	80	—	50	3 370	6 955	4 050	2 645
4. Rohe Baumwolle	—	—	15	—	70	500	3 150	1 920
5. Soda	9 620	15 900	14 600	10 810	10 835	15 990	24 985	21 865
6. Farbholz	—	55	—	—	15 310	17 985	19 625	28 220
7. Knochenkohle, Knochenmehl	—	—	—	—	—	—	190	300
8. Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure	320	220	380	310	3 635	3 875	1 030	12 205
9. Roheisen und Brucheisen	—	—	1 265	100	75 590	145 845	169 180	137 490
10. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	1 490	1 720	5 910	2 865	6 515	7 735	11 155	6 110
11. Verarbeitetes Eisen aller Art	22 120	25 740	17 205	23 720	156 195	190 095	103 970	93 405
12. Cement, Traß und Kalk	4 565	4 020	1 685	2 905	10 510	33 040	23 860	88 470
13. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	27 670	10 770	11 425	2 985	10 635	28 355	19 920	33 245
14. Eisenerz	—	—	—	—	—	2 075	—	1 830
15. Andere Erze	—	—	—	—	—	—	—	—
16. Flachs, Hanf, Heede, Werg	1 025	1 115	1 300	1 660	16 685	19 125	6 010	2 755
17. Weizen und Spelz	97 215	168 480	147 885	245 860	595	970	28 855	1 365
18. Roggen	24 315	84 900	26 515	73 700	10	60	12 390	545
19. Hafer	6 085	2 025	7 135	1 385	3 540	60	475	715
20. Gerste	16 940	13 305	10 430	13 410	11 195	13 940	11 375	19 780
21. Andere Getreide u. Hülsenfrüchte	9 070	21 800	11 255	12 715	14 390	17 405	25 160	20 070
22. Oelsaat	34 425	73 520	67 545	52 755	1 340	3 650	300	1 315
23. Stroh und Heu	715	445	2 085	485	—	—	20	—
24. Kartoffeln	1 600	1 025	945	815	125	185	15	35
25. Obst, frisches u. getrocknetes	9 180	6 295	4 535	6 275	3 910	2 895	2 025	1 545
26. Gemüse und Pflanzen	3 395	12 870	12 860	8 935	505	3 920	6 430	5 980
27. Glas und Glaswaren	2 070	3 410	3 880	4 405	6 780	4 610	6 430	8 910
28. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	1 680	2 905	2 720	2 035	20 300	40 295	22 415	27 100
29. Harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz)	5 550	10 240	6 450	6 430	9 480	10 935	6 265	3 415
30. Harte Schnittwaren	5 680	2 500	2 870	750	3 030	7 450	5 700	2 250
31. Harte Brennholzscheite	—	—	125	—	2 450	2 800	5 060	—
32. Weiche Stämme	73 440	38 810	23 950	23 550	2 820	28 400	4 210	1 770
33. Weiche Schnittwaren	46 925	61 265	55 760	53 450	16 955	18 815	22 425	18 550
34. Weiche Brennholzscheite	20 785	2 500	2 925	22 590	3 850	3 750	5 350	1 840
35. Reisig und Faschinen	5 535	4 955	5 050	3 155	12 750	17 420	31 700	8 190
36. Borke, Lohe	—	—	100	—	41 570	138 225	95 870	19 695
37. Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke	20 595	15 960	14 250	12 565	7 525	8 080	11 135	14 735
38. Holzwaren und Möbel	580	1 375	425	2 935	1 400	5 205	3 605	1 380
39. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	7 985	7 750	5 150	19 710	2 685	10 120	3 705	3 060
40. Bier	32 185	29 670	29 570	25 600	290	585	885	580
41. Branntwein	8 240	18 500	26 170	20 860	18 990	12 015	14 215	14 365
42. Wein	215	365	385	855	16 795	19 130	14 355	12 480
43. Fische auch Heringe	1 365	1 665	7 365	5 265	40 920	49 090	68 230	41 490
44. Mehl u. Mühlenfabrikate	60 595	66 125	41 375	49 090	44 705	74 640	63 900	57 450
45. Reis	50	195	150	—	45 490	48 075	34 655	30 365
46. Salz	—	2 800	10	—	39 870	29 680	16 705	11 905
47. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao	235	3 970	1 970	355	18 000	20 200	16 665	14 870
48. Zucker, Melasse, Syrup	1 124 665	1 200 230	1 102 560	859 580	137 215	129 445	108 790	111 565
49. Rohtabak	1 195	890	520	240	1 445	1 670	1 540	1 315

Digitized by Google

Bezeichnung der Waren.	Eingang stromab				Ausgang stromauf			
	1900.	1899.	1898.	1897.	1900.	1899.	1898.	1897.
50. Fette Oele und Fette	15 485	14 580	12 280	13 350	74 900	85 245	99 565	64 105
51. Petroleum und andere Mineral-Oele	—	—	85	295	203 020	222 955	243 660	251 960
52. Steine und Steinwaren	20 110	18 090	6 180	480	100 315	111 090	117 195	100 385
53. Steinkohlen	250	360	100	2 860	1080780	955 625	961 985	1019935
54. Kokes	600	—	—	—	16 620	16 970	18 135	36 020
55. Braunkohlen	—	—	—	—	780	—	—	—
56. Torf	—	100	—	—	4 730	4 550	5 100	3 600
57. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	5 205	7 575	10 360	5 365	89 325	108 860	96 845	109 705
58. Lebendes Vieh	7 495	9 195	6 000	6 080	150	30	220	—
59. Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren	268 290	288 980	585 610	541 665	14 020	24 200	21 625	26 520
60. Thonwaren, Steingut, Porzellan	8 715	9 965	1 690	3 685	200	1 900	1 015	985
61. Wolle, rohe	—	—	105	15	420	1 365	165	1 155
62. Alle sonstigen Gegenstände	1 750	2 375	5 790	6 420	14 670	15 045	24 820	47 615
zusammen	2019895	2276565	2313760	2160330	2454280	2770015	2654755	2580295

* * *

Die folgenden Tabellen weisen nach, in welcher Weise sich der Verkehr einerseits auf die Dampf- und die Segelschiffahrt und andererseits auf die verschiedenen Monate im Jahre vertheilte. Es passirten:

zu Berg:

Monat	Dampfschiffe						Segelschiffe				Gesammtzahl der Schiffe	Gesammtgewicht der verfrachteten Güter
	Personendampfer	Schleppdampfer	Güterdampfer			Auf Dampfern verfrachtete Güter	Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit	Auf Segelschiffen verfrachtete Güter		
			Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit		Im Ganzen	Davon unbeladen				
			Im Ganzen	Davon unbeladen	t	t			t	t		t
Jan./Febr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
März	48	13	21	1	2 009	1 545,5	99	39	14 699	7 950	181	9 495,5
April	181	34	106	6	7 473	6 282	227	62	24 292	17 680,5	548	23 962,5
Mai	234	46	116	5	9 151	6 868	396	94	44 931	31 886	792	38 754
Juni	258	51	100	4	6 872	4 933	351	76	34 437	23 606	760	28 539
Juli	257	51	112	4	8 268	6 365,5	347	51	34 638	27 095	767	33 460,5
August	258	65	117	8	8 846	6 849	352	70	33 250	26 968,5	792	33 817,5
September	225	51	114	15	7 808	5 264,5	295	59	26 641	20 047,5	685	25 312
Oktober	217	62	117	14	7 544	5 253,5	284	82	26 128	17 862,5	680	23 116
November	155	91	103	6	7 228	6 335	351	171	38 338	18 233	700	24 568
Dezember	155	12	56	6	2 130	1 851	44	27	5 312	2 552	267	4 403
1900:	1988	476	962	69	67 329	51 547	2746	731	282 666	193 881	6172	245 428
1899:	2158	514	989	61	72 989	61 769	2844	696	293 608	215 232	6555	277 001,5
1898:	2282	459	878	60	65 497	49 820,5	3293	925	310 337	215 655	6912	265 475,5

zu Thal:

Monat	Dampfschiffe: Personendampfer	Dampfschiffe: Schleppdampfer	Güterdampfer: Anzahl: Im Ganzen	Güterdampfer: Anzahl: Davon unbeladen	Güterdampfer: Zusammen Tragfähigkeit t	Auf Dampfern verfrachtete Güter t	Segelschiffe: Anzahl: Im Ganzen	Segelschiffe: Anzahl: Davon unbeladen	Segelschiffe: Zusammen Tragfähigkeit t	Auf Segelschiffen verfrachtete Güter t	Gesammtzahl der Schiffe	Gesammtgewicht der verfrachteten Güter t
Jan./Febr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
März . . .	48	11	18	3	1 435	830	9	1	1 578	1 204	86	2 034
April . . .	181	33	106	22	8 102	3 542	233	29	24 758	22 647	553	26 189
Mai . . .	234	37	106	17	8 040	3 025	355	100	36 458	25 832	732	28 857
Juni . . .	258	56	107	31	7 916	1 940,5	327	113	29 560	17 707,5	748	19 648
Juli . . .	257	43	109	20	8 018	2 005	361	109	38 014	23 495	770	25 500
August . .	258	59	114	12	8 522	2 206	317	126	27 708	10 577,5	748	12 783,5
September	225	45	109	12	7 548	2 446	276	93	24 156	11 662,5	655	14 108,5
Oktober .	217	58	119	12	8 299	2 640,5	344	48	34 760	21 028	738	23 668,5
November	155	79	104	24	7 261	2 504,5	400	26	47 499	38 295	738	40 799,5
Dezember .	155	19	66	22	3 501	990	87	8	12 275	7 411,5	327	8 401,5
1900:	1988	440	958	175	68 642	22 129,5	2709	653	276 766	179 860	6095	201 989,5
1899:	2161	456	989	190	74 047	25 560,5	2925	843	303 348	201 096	6531	227 656,5
1898:	2274	410	879	189	65 735	25 626	3224	817	304 930	205 750	6787	231 376

* * *

Auf die einzelnen Monate des Jahres 1900 vertheilt sich der **Floßverkehr stromab** wie folgt:

1900:	Anzahl der Traften	Bestand der Flöße an: hartem Holz: Stämme cbm	hartem Holz: Schnittware cbm	weichem Holz: Stämme cbm	weichem Holz: Schnittware cbm	Zusammen Floßbestand cbm
Januar-März . . .	—	—	—	—	—	—
April	1	60,0	—	270,0	—	330,0
Mai	7	806,0	—	3 673,0	—	4 479,0
Juni	59	3 246,0	—	34 340,0	—	37 586,0
Juli	90	7 854,5	—	58 945,5	—	66 800,0
August . . .	85	9 802,0	—	55 345,0	—	65 147,0
September . . .	64	7 751,5	—	43 770,5	—	51 522,0
Oktober	67	6 532,5	—	49 765,0	—	56 297,5
November	148	29 906,0	—	90 367,5	—	120 273,5
Dezember	1	90,0	—	389,0	—	479,0
1900	522	66 048,5	—	336 865,5	—	402 914,0
1899	920	181 210,5	—	589 901,0	—	771 111,5
1898	827	191 122,1	—	513 145,4	940,0	705 207,5
1897	668	142 172,7	2,5	424 872,8	79,0	567 127,0
1896	572	107 067,0	—	346 771,0	221,0	454 059,0

3. Eisenbahn-Verkehr.

Uebersicht über den Güter-Empfang und -Versand der Stationen Danzig-Legethor, -Hauptbahnhof, -Olivaerthor, Weichselbahnhof, Neufahrwasser (Zollinland und Freibezirk) und Langfuhr in Doppel-Zentnern zu 100 kg:

a) Empfang.

(Gütersendungen unter 500 Kilogramm sind nicht angeschrieben.)

Es sind im Jahre 1900 hier angekommen **von** bezw. **über**:

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Belgien.	Holland.	1900 zusammen.	1899 zusammen	1898 zusammen.
1. Abfälle von Horn rc.	370	155	—	100	—	100	—	—	—	—	—	—	725	135	105
2. Baumwolle, rohe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	80
3. Bier	14 020	10	1 185	—	100	13 675	—	—	—	2 720	—	—	31 710	27 780	24 580
4. Blei	60	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	80	11	—
5. Borke und Lohe	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	100
6. Braunkohlen	1 000	—	1 500	300	—	9 055	—	—	—	—	—	—	11 855	400	300
7. Cement	27 705	—	—	540	—	210	—	—	—	—	—	—	28 455	27 645	36 245
8. Chemikalien, Drogen	470	—	105	5	—	1 115	100	—	—	—	—	—	1 795	585	665
9. Dachpappe	4 040	235	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 375	4 895	5 005
10. Düngemittel	9 385	15	—	2 600	—	5 735	—	—	—	—	—	—	17 735	16 060	15 500
11. Roh- und Brucheisen	17 490	765	1 080	50	—	205	—	—	—	—	—	—	19 590	12 815	11 390
12. Eisen und Stahl	31 645	40	270	57 405	4 740	88 935	—	—	—	—	—	—	183 035	194 925	110 180
13. Eisenbahnschienen	26 740	5 905	3 990	2 945	435	3 610	—	—	—	—	—	—	43 625	45 475	25 425
14. Eiserne Eisenbahnschwellen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	10
15. Eiserne Achsen, Bandagen u. s. w.	1 790	780	35	3 140	380	7 960	—	—	—	—	—	—	14 085	1 860	2 815
16. Eiserne Dampfkessel, Maschinen, Maschinentheile	22 560	1 035	605	2 195	3 690	14 965	100	250	—	—	—	—	45 400	38 580	42 640
17. Eiserne Röhren und Säulen	2 295	155	235	10 315	2 055	5 785	—	20	—	—	—	—	20 860	15 990	16 820
18. Eisen- u. Stahldraht	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	20	900	900
19. Eisen- und Stahlwaaren	5 300	35	1 255	15 040	4 445	7 935	—	—	—	—	—	—	34 010	40 575	39 050
20. Eisenerz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	175
21. Erden	58 560	—	—	200	—	1 545	—	100	—	—	—	—	60 405	155 950	114 250
22. Erze, rohe	390	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	390	—	—
23. Farbehölzer	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	195	90
24. Fische, auch Heringe	2 200	125	—	140	15	10	—	—	—	—	—	—	2 490	1 765	2 330
25. Flachs, Hanf, Heede, Werg	465	—	—	100	—	—	500	—	—	—	10	—	1 075	1 475	2 290
26. Fleisch und Speck	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	605	290
27. Garne und Twiste	10	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	30	475	140
28. Getreide:															
a) Weizen u. Spelz	724 935	—	51 580	—	—	—	7 325	200	—	—	—	—	784 040	406 815	523 455
b) Roggen	260 560	100	18 100	—	—	—	139 035	8 015	—	—	—	—	425 810	503 765	447 010
c) Hafer	180 820	4 270	1 310	—	—	—	68 130	2 625	—	—	—	—	257 155	209 640	116 920
d) Gerste	163 810	150	18 715	—	—	—	46 395	3 590	—	—	—	—	232 660	197 945	249 430
e) Hülsenfrüchte	42 305	—	5 630	600	—	—	81 200	11 735	120 230	—	—	—	261 700	271 600	202 935
f) Mais	935	—	—	—	—	—	6 205	—	—	—	—	—	7 140	—	—
g) Malz	3 625	350	1 400	200	600	515	—	—	500	—	—	—	7 190	—	—
h) Lein- u. Oelsamen	30 235	400	250	100	—	—	124 385	4 075	600	—	—	—	160 045	154 950	147 580
i) andere Sämereien	2 410	300	200	—	50	270	9 550	875	850	—	—	—	14 505	10 830	18 320
29. Glas u. Glaswaaren	6 080	1 325	975	2 460	1 210	7 515	230	—	—	—	—	—	19 795	17 440	16 735
30. Häute, Felle, Leder	3 780	515	235	190	270	2 090	—	40	—	—	—	—	7 120	4 875	4 075
31. Holz, europäisches:															
a) Rundholz	32 720	975	500	1 030	—	100	10 360	6 055	—	—	—	—	51 740	35 755	74 945
b) Bohlen, Bretter, Faßholz	177 030	6 285	715	2 515	165	1 565	16 045	60 575	1 065	705	—	—	266 665	207 410	135 790
c) Schwellen, Brennholz	336 100	36 685	13 290	—	—	8 705	19 725	1 015	4 790	—	—	—	420 310	401 150	427 545
d) außereuropäisches Holz	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—
32. Holzzeugmasse	555	—	—	—	—	210	—	—	—	—	—	—	765	335	100
33. Hopfen	525	—	—	—	—	2 380	—	—	—	—	—	—	2 905	535	1 335
34. Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
35. Kaffee, Kakao, Thee	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	5	45
36. Kalk, gebrannter	1 950	100	37 580	39 185	—	100	—	—	—	—	—	—	78 915	78 360	63 690
37. Kartoffeln	72 885	5 060	8 305	—	—	100	—	—	—	300	—	—	86 650	49 250	50 070
38. Knochen	8 195	—	330	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 525	7 865	9 000
39. Knochenkohle	—	—	—	—	—	650	—	—	—	—	—	—	650	175	—
40. Lumpen	1 495	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 495	2 990	2 510
41a. Mehl	63 845	200	7 000	—	—	—	250	330	125	—	—	—	71 750	55 850	49 950
b. Kleie	10 940	—	—	—	—	—	597 765	34 125	—	—	—	—	642 830	516 550	411 795

Digitized by Google

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich, Ungarn.	Belgien.	Holland.	1900 zusammen.	1899 zusammen.	189[illegible] zusammen.
42. Obst	1 030	190	—	100	425	2 515	315	45	400	14 430	—	50	19 500	16 800	[illegible]
43. Oele, Fette, Thran, Talg	1 595	145	—	415	455	13 035	—	100	—	—	—	—	15 745	7 135	[illegible]
44. Oelkuchen	3 780	—	—	—	—	100	12 075	625	—	—	—	—	16 580	39 170	[illegible]
45. Papier und Pappe	12 820	14 790	—	2 585	120	1 135	—	—	—		—	—	31 450	31 600	[illegible]
46. Petroleum u. andere Mineralöle	4 935	—	—	6 325	490	4 360	—	—	—	2 650	—	—	18 760	15 105	[illegible]
47. Reis	935	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	935	85	—
48. Röhren von Thon und Cement	500	—	—	3 605	—	4 220	—	—	—	—	—	—	8 325	6 845	[illegible]
49. Rüben	5 075	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 075	10 080	[illegible]
50. Rübensyrup, Melasse	29 795	470	1 825	—	—	255	—	100	—	—	—	—	32 445	39 380	[illegible]
51. Salpetersäure, Salzsäure	—	1 210	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 210	560	—
52. Salz, Koch- u. Viehsalz, Glaubersalz	2 530	—	9 960	—	—	210	—	—	—	—	—	—	12 700	25 700	13[illegible]
53. Schiefer	1 095	—	—	—	—	2 985	—	—	—	—	—	—	4 080	2 230	[illegible]
54. Schwefelsäure	1 305	—	—	—	—	65	—	—	—	—	—	—	1 370	1 210	[illegible]
55. Soda:															
a. rohe, calcinirte, krystallisirte	—	—	4 345	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 345	3 955	[illegible]
b. kaustische	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	[illegible]
56. Spiritus, Spirituosen, Essig	115 065	1 870	—	—	—	300	—	20	—	—	—	—	117 255	103 9[illegible]	[illegible]
57. Stärke	9 115	5 600	7 300	—	—	50	—	—	—	—	—	—	22 065	32 2[illegible]	[illegible]
58. Steine, bearbeitete, Steinwaren	450	15	200	3 015	—	470	—	—	—	—	—	—	4 150	[illegible]	[illegible]
59. Steine, gebrannte, Ziegel u. s. w.	78 230	875	5 315	13 560	350	17 740	—	—	—	—	—	—	116 070	157 000	[illegible]
60a. Steinkohlen	253 105	150	3 300	1 622 770	—	100	—	—	—	—	—	—	1879 425	1800 000	[illegible]
b. Steinkohlenbrikets	1 880	—	1 100	1 150	—	17 300	—	—	—	—	—	—	21 430	—	—
c. Steinkohlenkoks	20 990	975	1 670	11 655	4 600	1 550	—	—	—	—	—	—	41 440	—	—
61. Rohtabak	730	—	—	15	—	50	—	—	—	—	—	—	795	1 620	[illegible]
62. Theer, Pech, Asphalt u. s. w.	7 490	—	605	20 970	50	—	880	415	—	—	—	—	30 410	34 465	[illegible]
63. Thonwaren, Porzellan	1 645	610	1 255	5 310	310	7 810	—	—	—	—	—	—	16 940	13 880	[illegible]
64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen	5 945	950	100	120	—	205	—	200	—	—	—	—	7 520	4 11[illegible]	[illegible]
65. Wein	125	—	—	495	—	40	—	—	—	180	—	—	840	[illegible]	[illegible]
66. Wolle	755	105	15	120	—	195	—	60	—	—	—	—	1 250	[illegible]	[illegible]
67. Zink	480	—	20	5 535	20	50	—	—	—	—	—	—	6 105	6 275	[illegible]
68. Zucker:															
a. Rohzucker	903 780	4 830	141 345	—	—	—	1 120	19 430	—	—	—	—	1070 505	804 790	[illegible]
b. raffinirter Zucker	1 565	—	—	—	—	—	436 715	106 815	—	—	—	—	545 095	140 900	[illegible]
69. Sammelladungen	2 530	—	—	—	18 215	—	—	—	—	—	—	—	20 745	22 005	[illegible]
70. Sonstige Güter	127 260	20 355	24 925	4 350	6 850	58 970	535	1 055	—	55	—	—	244 355	211 2[illegible]	[illegible]
Zusammen	3 549 565	119 210	379 250	1 883 470	50 060	318 710	1 578 940	262 530	128 560	21 040	10	50	8651 420	7318 516	[illegible]

Digitized by Google

b) Versand.

(Gütersendungen unter 500 Kilogramm sind nicht angeschrieben.)

nach bezw. **über:**

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Österreich-Ungarn.	Belgien.	Holland.	1900 zusammen.	1899 zusammen.	1898 zusammen.
1. Abfälle von Horn rc.	645	40	—	—	—	55	—	80	—	—	—	—	820	760	[illegible]
2. Baumwolle	85	10	—	—	50	5	—	1 285	—	—	—	—	1 435	1 045	1 195
3. Bier	23 465	2 285	10	—	—	—	—	640	—	—	—	—	26 400	21 020	17 825
4. Blei	305	—	—	—	50	120	—	260	—	—	—	—	735	2 035	565
5. Borke und Lohe	210	—	300	—	—	—	5	15 970	—	—	—	—	16 485	18 520	15 635
6. Braunkohlen	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—
7. Cement	50 345	450	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	50 895	26 880	23 400
8. Chemikalien, Drogen	2 870	310	70	—	105	130	—	2 125	—	—	—	—	5 610	5 735	5 400
9. Dachpappe	29 765	7 590	880	—	—	105	—	—	—	—	—	—	37 710	42 215	35 235
10. Düngemittel	506 075	143 445	77 120	1 035	150	450	—	19 395	—	—	—	—	748 270	687 705	617 985
11. Roh- u. Brucheisen	26 095	3 270	9 215	43 960	130	1 325	120	22 265	—	415	—	—	106 815	131 695	143 825
12. Eisen und Stahl	88 670	16 975	4 620	145	280	285	250	33 240	—	—	—	—	145 470	165 925	119 415
13. Eisenbahnschienen	51 435	4 010	6 810	135	245	980	—	2 800	—	—	—	—	66 415	69 740	55 805
14. Eiserne Eisenbahnschwellen	2 790	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 790	3 220	4 340
15. Eiserne Achsen, Bandagen rc.	1 970	35	75	—	—	10	—	—	—	—	—	—	2 090	1 435	1 700
16. Eiserne Dampfkessel, Maschinen, Maschinentheile	22 745	550	1 635	350	885	4 135	1 630	39 855	—	—	—	—	71 825	158 575	95 075
17. Eiserne Röhren u. Säulen	8 175	1 200	135	70	15	290	—	485	—	—	—	—	10 370	6 290	12 840
18. Eisen- u. Stahldraht	4 300	735	245	10	—	185	—	400	—	—	—	—	5 875	2 305	1 745
19. Eisen- und Stahlwaaren	24 580	3 990	745	55	415	545	—	5 000	—	—	—	—	35 310	44 895	28 945
20. Erden	225	200	—	953 405	—	—	—	—	—	—	—	—	953 830	1 671 935	846 100
21. Erbsen	27 335	720	775	105	—	10	—	1 740	—	10	—	—	30 695	125 805	62 365
22. Rohe Erze	500	195	—	—	—	35	—	103 040	—	—	—	—	103 880	72 085	47 840
23. Farbhölzer	175	20	—	—	—	5	—	1 740	—	—	—	—	1 940	6 510	4 580
24. Fische, auch Heringe	41 835	6 435	6 885	—	610	460	12 255	64 425	—	50	50	—	133 055	137 185	180 325
25. Flachs, Hanf, Heede, Werg	560	530	125	—	—	—	—	940	—	—	—	—	2 155	1 825	2 035
26. Fleisch und Speck	735	5	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	750	1 795	2 675
27. Garne und Twiste	1 075	85	15	—	—	—	—	10 570	—	—	—	—	11 745	14 125	14 150
28. Getreide:															
a) Weizen u. Spelz	20 080	1 820	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 285	28 210	64 855
b) Roggen	14 635	1 420	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	16 075	18 775	43 625
c) Hafer	14 780	1 805	220	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 805	12 700	15 690
d) Gerste	23 095	12 060	5	—	—	—	—	130	—	—	—	—	35 290	41 600	90 500
e) Hülsenfrüchte	8 975	4 755	1 335	60	200	160	—	—	—	—	—	—	14 865	105 200	173 940
f) Mais	60 585	2 040	1 535	—	—	—	—	3 530	—	—	—	—	67 730	—	—
g) Malz	5 665	1 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 665	—	—
h) Lein- u. Oelsamen	680	—	1 570	—	—	390	—	—	—	—	—	—	2 640	4 175	5 020
i) andere Sämereien	7 520	965	1 290	10	110	380	—	1 080	—	—	—	—	11 815	9 815	16 725
29. Glas und Glaswaaren	8 680	1 085	10	—	—	225	—	—	—	—	—	—	10 000	10 005	7 440
30. Häute, Felle, Leder	2 330	140	700	110	1 150	570	250	36 545	—	—	—	—	41 865	39 580	47 020
31. Holz, europäisches:															
a) Rundholz	8 980	14 555	—	—	—	60	—	950	—	—	—	—	22 545	29 150	19 225
b) Bohlen, Bretter, Faßholz	40 205	6 865	1 125	6 365	2 880	9 125	—	175	—	—	—	—	63 850	75 280	18 440
c) Schwellen, Brennholz	327 515	51 785	1 890	175	215	1 540	—	—	—	—	—	—	383 120	387 645	283 775
d) Außereuropäisches Holz	250	—	—	—	—	15	—	2 580	—	—	—	—	2 845	—	—
32. Holzstoffmasse	455	—	—	—	—	—	—	270	—	—	—	—	725	3 915	3 535
33. Hopfen	685	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	785	510	665
34. Jute	1 435	—	—	—	—	510	—	6 320	—	—	—	—	8 715	—	225
35. Kaffee, Kakao, Thee	8 120	695	670	10	—	—	—	13 320	—	—	—	—	22 865	20 815	19 615
36. Kalk, gebrannter	1 375	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 375	1 290	1 120
37. Kartoffeln	2 000	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 005	1 510	2 250
38. Knochen	445	150	—	2 290	—	—	—	245	—	305	—	—	3 435	2 465	2 455
39. [illegible]	105	—	—	—	100	—	—	100	—	—	—	—	305	255	—
40. Lumpen	6 285	900	—	—	245	305	—	215	—	—	—	—	8 135	13 035	11 330
41a. Mehl	44 025	15 480	1 980	235	15	500	—	4 195	—	—	—	—	66 290	76 820	67 190
b. Kleie	335 060	106 420	5 475	3 310	900	24 200	—	20	—	—	—	—	475 175	465 465	371 025
42. Obst	3 285	345	140	—	300	5	—	900	—	—	—	—	4 980	2 845	1 810
43. Oele, Fett, Thran, Talg	16 060	1 375	12 635	—	440	180	100	14 570	—	20	—	—	44 475	31 455	42 310
44. Oelkuchen	100 820	10 025	7 160	160	180	300	5	175	—	—	—	—	128 925	121 720	119 180
45. Papier und Pappe	8 445	2 295	440	200	5	695	—	165	—	10	—	—	12 485	8 225	7 280
46. Petroleum u. andere Mineralöle	37 105	17 205	8 650	—	—	—	—	765	—	—	—	—	118 725	112 875	117 045

Digitized by Google

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Belgien.	Holland.	1900 zusammen.	1899 zusammen.	1898 zusammen.
47. Reis	16 970	2 120	380	—	—	—	—	22 880	—	—	—	—	42 350	25 035	30 470
48. Röhren von Thon und Cement	1 200	15	—	—	—	—	—	600	—	—	—	—	1 815	1 210	1 550
49. Rüben	10 575	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 575	11 360	12 605
50. Rübensyrup, Melasse	13 680	110	35	—	200	170	—	165	—	—	—	—	14 360	19 990	11 625
51. Salpetersäure, Salzsäure	1 640	155	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 805	1 510	2 485
52. Salz, Koch- und Viehsalz, Glaubersalz	44 185	2 315	1 740	—	—	5	—	83 310	—	25	—	—	131 580	133 385	101 465
53. Schiefer	2 075	155	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 230	890	565
54. Schwefelsäure	2 905	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 025	2 840	2 865
55. Soda: a. rohe, calcinirte, krystallisirte	2 130	140	5	—	5	—	—	1 260	—	—	—	—	3 540	4 500	5 215
b. kaustische	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85	230	540
56. Spiritus, Spirituosen, Essig	5 505	700	35	680	770	3 090	—	3 265	—	—	—	—	14 015	9 260	10 315
57. Stärke	6 240	155	—	—	—	—	—	1 225	—	—	—	—	7 620	7 530	7 145
58. Steine, bearbeitete, Steinwaren	18 845	425	100	—	—	—	—	24 625	—	—	—	—	43 995	5 080	8 165
59. Steine, gebrannte, Ziegel u. s. w.	115 420	19 285	840	—	—	5	—	81 660	—	—	—	—	220 210	259 515	191 710
60a. Steinkohlen	906 000	51 810	54 755	100	150	7 740	500	244 645	—	—	—	—	1 265 700	546 215	484 315
b. Steinkohlenbrikets	5 755	—	460	—	—	100	—	200	—	—	—	—	6 515	—	—
c. Steinkohlenkoks	52 280	3 280	170	—	—	—	100	6 485	—	—	—	—	62 315	—	—
61. Rohtabak	5 890	—	5	80	55	5	—	400	—	—	—	—	6 435	3 590	4 715
62. Theer, Pech, Asphalt u. s. w.	23 455	3 240	—	—	—	205	—	3 040	110	—	—	—	30 050	49 095	51 900
63. Thonwaaren, Porzellan	6 605	550	415	5	10	—	—	790	—	—	—	—	8 375	4 835	4 365
64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen	515	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	515	155	45
65. Wein	3 945	490	85	—	615	100	10	9 305	—	—	—	—	14 550	7 805	15 600
66. Wolle	500	190	50	—	760	110	—	26 130	—	—	—	—	27 740	26 575	24 915
67. Zink	1 135	160	—	735	10	—	—	1 625	—	—	—	—	3 665	1 680	2 005
68. Zucker: a. Rohzucker	86 630	485	360	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87 475	31 945	26 480
b. raffinirter Zucker	60 235	8 195	6 785	100	—	290	—	—	—	—	—	—	75 605	50 300	51 125
69. Sammelladungen	3 060	—	—	—	—	—	—	2 265	—	—	—	—	5 325	4 650	9 990
70. Sonstige Güter	190 335	17 985	16 405	15 490	7 345	26 275	100	50 100	100	1 155	150	—	325 440	299 305	291 815
Insgesammt	3 681 045	620 935	229 310	1 027 365	19 075	90 555	15 410	979 595	210	2 050	200	—	6 665 750	5 895 945	5 302 125

4. Post- und Telegraphen-Verkehr.

I. Nachweisung über den Verkehr bei dem Kaiserlichen Telegraphenamte und bei der Fernsprech-Vermittelungsanstalt in Danzig.

a) Telegramm-Verkehr.

		Telegramme aufgegeben Zahl	Telegramme angekommen Zahl	Zusammen Zahl	Telegramme im Durchgang Zahl	Summe aller verarbeiteten Telegramme*)
Telegraphen-Amt	1900	198 182	223 851	422 033	355 041	1 132 115
Zweig-Amt 2, Langgarten	„	9 227	—	9 227	—	9 227
„ „ 3, Thornscher Weg	„	3 363	—	3 363	—	3 363
„ „ 4, Altstädischer Graben	„	10 377	—	10 377	—	10 377
„ „ 5, Haupt-Bahnhof	„	11 523	545	12 068	—	12 068
Zusammen	1900	232 672	224 396	457 068	355 041	1 167 150
	1899	220 445	224 387	444 832	323 468	1 091 768
	1898	212 955	219 960	432 915	292 095	1 017 105
	1897	199 003	207 997	407 000	240 142	887 284
	1896	186 284	197 684	383 968	206 850	797 668

*) In der Gesammtsumme der Telegramme sind die Durchgangstelegramme, weil sie zweimal bearbeitet (aufgenommen und weitergegeben) werden müssen, doppelt gerechnet.

b) Fernsprech-Verkehr.

	1900:	1899:	1898:
Zahl der an die Vermittelungsanstalten angeschlossenen Sprechstellen	1 135	895	719
davon Endstellen	816	721	605
Zwischenstellen	87	72	64
Anzahl der der Vermittelungsanstalt zur Beförderung zugegangenen Telegramme	1 897	1 354	1 545
Anzahl der von der Vermittelungsanstalt an Theilnehmer mittelst Fernsprecher übermittelten Telegramme	1 291	1 031	1 083
Zahl der ausgeführten Verbindungen	2 996 496	2 432 507	1 985 035
davon zwischen Theilnehmer an der hiesigen Stadtfernsprecheinrichtung	2 626 070	2 098 352	1 557 321
im Vororts-, Nachbarorts- und Bezirks-Verkehr	448 216	462 927	397 816
im Fernverkehr	92 001	48 742	29 898

c) Zahl der Beamten.

Am Jahresschlusse waren am Telegraphenamt beschäftigt:

	1900	1899	1898
Beamte	86	83	74
Unterbeamte	26	23	17

* * *

II. Statistische Uebersicht des Post-Verkehrs des Kaiserlichen Postamts zu Danzig.

		1900:	1899:	1898:
Eingegangen sind:				
Briefpostsendungen überhaupt	Stück	10 220 860	9 186 112	8 514 376
darunter waren:				
gewöhnliche Briefe und Postkarten	„	8 394 265	7 434 673	6 545 228
eingeschriebene Briefsendungen	„	117 901	107 511	100 476
Drucksachen	„	1 574 872	1 488 500	1 692 054
Warenproben	„	133 822	155 428	176 618
Packete ohne Werthangabe	„	715 350	707 465	669 355
zum Gesammtgewicht von	kg	3 576 750	2 829 860	2 677 420
Briefe und Packete mit Werthangabe	Stück	39 014	39 379	47 972
zum Werthbetrage von zusammen	Mk.	70 591 316	79 903 946	68 925 103
Postanweisungen	Stück	527 392	488 424	442 451
zum ausgezahlten Gesammtbetrage von	Mk.	37 317 394	34 338 447	28 734 311
Postaufträge zur Geldeinziehung	Stück	12 481	12 129	12 354
zu dem Gesammtbetrage von	Mk.	1 784 783	1 710 189	1 489 407
Postaufträge zu Wechselaccept-Einholungen	Stück	279	218	244
Aufgeliefert sind:				
Briefpostsendungen überhaupt	„	14 470 144	12 285 988	11 259 898
darunter waren:				
gewöhnliche Briefe und Postkarten	„	10 957 453	9 475 163	8 581 837
eingeschriebene Briefsendungen	„	125 281	114 573	106 037
Drucksachen	„	3 059 160	2 486 120	2 377 388
Warenproben	„	328 250	210 132	194 636
Packete ohne Werthangabe	„	482 361	463 921	447 203
Briefe und Packete mit Werthangabe	„	36 945	36 878	40 678
zum Werthbetrage von zusammen	Mk.	65 259 861	60 486 490	62 660 212
Postanweisungen	Stück	417 645	371 055	345 613
zu dem eingezahlten Gesammtbetrage von	Mk.	30 528 410	27 646 715	23 165 077
Postaufträge	Stück	14 479	13 755	14 371
Zeitungsnummern	„	6 631 314	6 072 888	6 099 240
Außergewöhnliche Zeitungsbeilagen	„	954 934	807 638	709 611
Am Jahresschluß bestand das hiesige **Personal** aus:				
Beamten		74	72	80
Unterbeamten		198	173	160
Die hiesige **Posthalterei** unterhielt:				
Postillone		17	15	14
Pferde		21	19	19
Wagen		7	7	7
(Außer diesen Wagen, welche Eigenthum des Posthalters sind, befinden sich im Gebrauche reichseigene Wagen)		24	24	24
Im Orts- und Landbestellbezirke des Postamts waren vorhanden:				
Briefkasten		112	109	109
amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen		32	34	32
Zur Postbeförderung benutzte Privatpersonenfuhrwerke		1	1	1
Zwischen dem Postamte und den Eisenbahnhöfen wurden täglich ausgeführt: Posttransporte		28	30	30

Danzig, im Juni 1901.

Das Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft.

Damme.

Inhalt.

Seite.

Allgemeine Uebersicht 3

I. Thätigkeitsbericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft für das Jahr 1900/01.

I. **Zollwesen:**
- Zolltarifschema 7
- Zolltarifgesetz 8
- Verzollung nach dem Rohgewicht oder Reingewicht 8
- Zollbehandlung der Umschließungen 8
- Nicht tarifirte Waren 8
- Zollkredite 9
- Maximal- und Minimaltarif 9
- Rechtzeitige Bekanntgabe des Zolltarifentwurfes 9

II. **Post- und Telegraphenwesen:**
- Postkonferenz 9
- Wahrung des Telegraphengeheimnisses 10
- Telegrammbestellung in der Börse 10
- Fernsprechautomaten 10
- Briefbestellung 11
- Nachsendung von unzureichend frankirten Postkarten pp. 11

III. **Eisenbahnverkehr:**
- Artikel 19 des russischen Handelsvertrags 11
- Otschered 13
- Instradirungs-Vorschriften 13
- Russische Zuckertarife 14
- Fracht für landwirthschaftliche Maschinen 14
- Getreidetarif 10a 14
- Spiritustarife 14
- Holztarife 15
- Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel 16
- Fracht für Pflastersteine 16
- Beförderung von Gütern mit Kesselwagen 16
- Stückgutabfertigungsstelle auf Bahnhof Olivaer Thor 17
- Beleuchtung des Weichselbahnhofes 17
- Zufuhrstraße auf dem Weichselbahnhof 18
- Wegeüberführung auf Bahnhof Olivaer Thor 18
- Bahn nach dem Holm 18
- Personenzugsangelegenheiten 18

IV. **Speicherbahn:**
- Rechnung 19
- Pflasterarbeiten 20
- Höhe der Ueberführungsgebühr 20

V. **Hafen:**
- Ausbau der Schuitenlake 20
- Hafengeld 24
- Nebelglocke auf der Ostmole 26
- Lootsennachtdienst 26
- Quarantäneanstalt 27
- Schanze IV als Kohlenlagerplatz 27
- Portalkrähne 27
- Liegeplätze bei Weichselmünde 28
- Liegeplatz bei Legan 28
- Abbaggerung am Holm 28

Seite.

Bollwerk an der Schäferei 28
Neubau der Kuhbrücke 28
Beleuchtung des Königlichen Seepackhofes 29
Brückenmeister 29
Eisbruch 29

VI. **Binnenschiffahrt:**
Tarife für die Schleusen der Elbinger Weichsel und des Weichsel-Haff-Kanals 30
Verkehr auf der Elbinger Weichsel und dem Weichsel-Haff-Kanal . . 31
Mindestruhe im Binnenschiffahrtsbetriebe 31
Weichselstrombereisung 31
Mastenkrähne 31
Petroleumverladungen 32
Schifferschule 32

VII. **Einzelne Geschäftszweige:**
a. Getreide:
Transitläger 32
Zolltarifschema 32
Zoll auf Anis, Kümmel u. s. w. 33
Zoll auf Oelsaaten 33
Getreideusancen 33
Notirungen 34

b. Holz:
Holzhafen bei Bohnsack 35
Vertheilung der Lagerplätze 35
Schwellung durch die Neufährer Mündung 35
Lombardirung der bei Bohnsack lagernden Hölzer 36
Transitlager bei Bohnsack 36
Bestandrevision 36
Angebliche Schädigung der Fischerei durch die Holzlagerung . . 36
Bleihof 36
Durchlaßöffnungen am Legethor 36
Holzhandelsgebräuche 36
Holzhafen bei Schulitz 37
Zolltarifschema 37

c. Zucker:
Verkaufseinheit 37

d. Wein:
Weingesetz 37

e. Warenhandel:
Lagerung von Mineralschmierölen 38
Fleischbeschaugesetz 38
Taraberechnung 38

f. Rhederei:
Seemannsordnung 39
Beschäftigung von Ausländern auf deutschen Schiffen . . 40
Konsulatsgebühren 41
Konnossementsstempel 41
Staatlich subventionirte Dampferlinie Danzig-London 41
Desinfektion der Schiffe 42
Löschbedingungen 42
Seemannsamt 42

VIII. **Verschiedenes:**
Handelsauskunftsstelle 42
Ermittelung der Handelswerthe 42
Reichsstempelgesetz 43
Wechselstempel 43
Börsengesetz 43
Ausverkaufswesen 43
Sonntagsruhe im Handelsgewerbe 44
Gewerbliche Kinderarbeit 45
Unfallversicherungsgesetz 45
Patentamt 45

Seite.

Aichzwang 45
Handelschemiker 46
Heizer- und Maschinistenschule 46
Rayonverhältnisse 46

IX. **Angelegenheiten der Korporation:**
Rechnungslegung und Voranschlag 47
Korporationsrechnung für 1900 47
Korporationsmitglieder 48

X. **Angelegenheiten der uns anvertrauten Stiftungen:**
a. Kabrun'sche Stiftung 48
b. Kabrun'sches Legat 49
c. Kaufmännischer Unterstützungsfonds 49

XI. **Seeschiffer-Armenkasse:**
Seeschiffer-Armenkasse 49

II. Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt im Jahre 1900.

I. **Getreidehandel** 50
II. **Erzeugung und Vertrieb von Mehl und Kleie** 57
III. **Erzeugung und Vertrieb von Oel und Oelkuchen** 60
IV. **Spiritus-, Sprit- und Likörgeschäft** 62
V. **Zuckerhandel** 63
VI. **Cacao-, Chocoladen-, Marzipan- und Zuckerwaaren-Industrie** 68
VII. **Holzhandel und Holzindustrie** 68
VIII. **Kolonial- und Materialwaren-Handel** 75
IX. **Petroleumhandel** 79
X. **Heringshandel** 80
XI. **Salzhandel** 82
XII. **Weinhandel** 83
XIII. **Bierbrauerei** 84
XIV. **Tabakindustrie** 85
XV. **Bernsteinwaren** 86
XVI. **Steinkohlenhandel** 87
XVII. **Handel mit Baumaterialien** 89
XVIII. **Papier- und Pappenfabrikation** 91
XIX. **Cartonnagenfabrikation** 92
XX. **Buchdruckerei** 93
XXI. **Chemische Industrie** 93
XXII. **Seifenfabrikation** 95
XXIII. **Zündholzfabrikation** 95
XXIV. **Schiffs- und Maschinenbau** 95
XXV. **Rhederei** 98
XXVI. **Binnenschiffahrt** 102
XXVII. **Speditionsgeschäft** 102

XXVIII. **Geld- und Kreditgeschäfte:**
1. Reichsbankhauptstelle 107
2. Danziger Privat-Aktien-Bank 109
3. Danziger Sparkassen-Aktien-Verein 111
4. Danziger Hypotheken-Verein 112
5. Vorschuß-Verein zu Danzig 112
6. Westpreußische Landschaftliche Darlehnskasse 114

XXIX. **Verkehrs-Statistik** 116
1. Seehafen-Verkehr:
Werthberechnung des Waren-Einganges seewärts 120
" " " Ausganges " 122
2. Weichsel-Verkehr 123
3. Eisenbahn-Verkehr 127
4. Post- und Telegraphenverkehr 131

Jahresbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

zu

Danzig

über

seine Thätigkeit im Jahre Mai 1901/02

und über

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre

1901.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H.
1902.

Jahresbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

zu

Danzig

über

seine Thätigkeit im Jahre Mai 1901/02

und über

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre

1901.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H.
1902.

DEC 20 1909
CAMBRIDGE, MASS.

Vorsteher-amt der Kaufmannschaft

Digitized by Google

Allgemeine Ueberſicht.

Grau in Grau — ſo iſt leider das Bild, welches ſich bei einem Rückblicke auf die wirthſchaftlichen Verhältniſſe Danzigs im Jahre 1901 darbietet, und es läßt ſich noch nicht überſehen, ob der tiefſte Punkt der Depreſſion, in der wir uns befinden, bereits überſchritten iſt. Zunächſt iſt der Druck, unter dem das Erwerbsleben unſrer Stadt ſtand, natürlich als eine Theilerſcheinung der allgemeinen Kriſis, die ſich im ganzen Vaterlande bemerkbar machte, anzuſehen. Eine der Haupturſachen dieſer Kriſis iſt die ſtarke Ueberproduktion, die in Deutſchland und anderen großen Induſtrieſtaaten in den letzten Jahren Platz gegriffen hatte. Dazu kam, daß im vergangenen Jahre die Kreditverhältniſſe ſehr ſchwierige waren. War ſchon durch die ſtarke Steigerung der induſtriellen Thätigkeit der Kapitalmarkt ungewöhnlich ſtark angeſpannt worden, ſo wurde das Geldbedürfnis noch weſentlich verſtärkt durch den ſüdafrikaniſchen Krieg, der dem engliſchen Kapitalmarkte Milliarden entzog, und in gleicher, wenn auch weſentlich ſchwächerer Weiſe machten ſich die chineſiſchen Wirren bei allen betheiligten Nationen geltend. Dieſe Anſpannung des Kapitalmarktes traf zuſammen mit einem plötzlichen Nachlaſſen des Bedarfs auf faſt allen Gebieten des Handels und der Induſtrie, und ſie veranlaßte die Geldgeber, vielfach die von ihnen gewährten Kredite einzuſchränken. Die daraus ſich ergebende Erſchwerung des Kredits drohte zu einer Kreditkriſis auszuarten; aber wenn auch einige größere und mehrere kleine Firmen unſeres Platzes, deren geſchäftliche Engagements außer Verhältnis zu ihren Mitteln ſtanden oder deren Verhältniſſe an ſich ungeſund waren, den Zeitläuften zum Opfer fielen, ſo iſt es doch bei der Mehrzahl derjenigen Firmen, denen dieſe Verhältniſſe verhängnisvoll zu werden drohten, gelungen, die Schwierigkeiten zu beheben, und es iſt vornehmlich die Reichsbank geweſen, welche durch ihre Mithilfe weſentlich zur Beſeitigung der ernſten Lage beigetragen hat. Für ein einzelnes Unternehmen, die Nordiſchen Elektricitäts- und Stahlwerke, hat die Königlich Preußiſche Seehandlung durch ihr Eingreifen die Kriſis, die ihm aus dem Zuſammenbruch ihrer wichtigſten Kreditgeberin, einer Dresdener Bankanſtalt erwuchs, beſeitigt; allerdings machte die Seehandlung ihr Eingreifen davon abhängig, daß auch die Stadtgemeinde eine namhafte finanzielle Beihülfe gewährte.

Zu den hier dargelegten allgemeinen Verhältniſſen traten für unſern Platz noch beſondere, die den Druck, der auf dem hieſigen Erwerbsleben laſtete, verſtärken mußten. Noch wurzelt, ſo dankbar auch die Bemühungen um Vermehrung unſerer Induſtrie zu begrüßen ſind, Danzigs wirthſchaftliches Leben vorzugsweiſe im auswärtigen Handel und in der Seeſchiffahrt, und dabei kommt in erſter Reihe in Frage, welche Mengen an Erzeugniſſen unſer Hinterland unſerm Ausfuhrhandel darzubieten vermag. Als ſolche Erzeugniſſe kommen im weſentlichen nur die Produkte der Landwirthſchaft und der mit der Landwirthſchaft in engſter Beziehung ſtehenden Induſtrien in Betracht: Getreide einſchließlich Mehl und Kleie, ſowie Rüböl und Rübkuchen, Holz, und Zucker. Sind die dem Handel zur Verfügung geſtellten Mengen an dieſen Artikeln gering, ſo drückt ſich dies naturgemäß in einer Abnahme unſeres Seeexportes aus. Dieſer Fall lag aber im Jahre 1901 vor: die Ernte an Weizen und Roggen war in unſrer Provinz in Folge ſtarken Auswinterns der Saaten eine ſehr kleine und genügte nicht zur Befriedigung des lokalen Bedarfs, ſo daß in erheblichem Umfange überſeeiſches Brotgetreide zum Erſatz des Fehlenden herangezogen werden mußte; und wenn auch die ausgewinterten Felder zum großen Theil mit Sommergetreide beſtellt worden und in Folge deſſen unſer Export an Gerſte und Hafer weſentlich größer als ſonſt war, ſo genügten die zum Export gelangenden Mengen an dieſen Getreidearten doch nicht, um den Ausfall in dem Export von Weizen und Roggen auszugleichen. Rußland, welches uns hätte Erſatz bieten können, da namentlich Weizen über die ruſſiſchen Häfen, insbeſondere über Odeſſa, in ziemlich beträchtlichem Maße ausgeführt worden iſt, ſchickte nur ganz unbedeutende Quantitäten Weizen und Roggen an unſern Markt. Es lag das, abgeſehen von dem Umſtand, daß die für Rußland gültigen Reexpeditionstarife dem nach den deutſchen Oſtſeehäfen gehenden Getreide ſeitens der Königlich preußiſchen Eiſenbahnverwaltung vorenthalten werden, vorzugsweiſe daran, daß der Niedergang in den Seefrachten ſich auf der langen Reiſe von Odeſſa nach den weſteuropäiſchen Einfuhrhäfen natürlich in größeren Ziffern ausdrückte, als auf dem verhältnismäßig kurzen Seeweg von den deutſchen Oſtſeehäfen, nach denen die Eiſenbahnfrachten von den ruſſiſchen Produktionsgebieten um ſo viel höher als nach Odeſſa ſind, daß die Erſparnis an Seefracht, die bei dem Verſand über die deutſchen Oſtſeehäfen eintritt, die höhere Eiſenbahnfracht nicht auszugleichen vermag.

Das Fehlen an Brotgetreide mußte natürlich auch die Exportthätigkeit unsrer Mühlen lahm legen, wozu freilich zu bemerken ist, daß das am 1. Januar 1900 in Kraft getretene Mühlenregulativ vom 4. Juli 1899 unseren Mühlen die Ausfuhr schon so gut wie ganz verschränkt hatte. Auch von Rüböl und Rübkuchen konnte nur ein sehr kleiner Export stattfinden, da die Ernte an Oelsaaten im Inlande sowohl wie in Rußland sehr geringe Erträge lieferte. Die hiesige Oelmühle war, um ihren Betrieb aufrecht zu erhalten, gezwungen, Raps und Rübsen seewärts zu beziehen.

Von unsrem zweiten großen Ausfuhrhandelsartikel, dem Holz, war die Zufuhr annähernd ebenso groß wie im Jahre 1900, und damit in diesen beiden Jahren um etwa ein Drittel kleiner als in den Jahren 1898 und 1899. Während aber die Abnahme von 1899 zu 1900 im wesentlichen dem Umstande zuzuschreiben war, daß ein großer Theil der Traften, welche 1900 zur Verflößung kamen, in Folge ungünstiger Wasserverhältnisse in Rußland überwintern mußte, ist die kleine Zufuhr des abgelaufenen Jahres in der Hauptsache eine Folge davon, daß im Winter 1900/01 erheblich weniger Holz geschlagen wurde als in den Vorjahren. Unsre Ausfuhr an Holz weist gegen 1899 eine Verminderung um etwa ein Drittel, gegen 1900 um etwa ein Achtel auf.

Bei unserem dritten großen Ausfuhrartikel, dem Zucker, war die Zufuhr zwar in Folge des starken Rübenanbaues in unsrem Hinterlande um ein Drittel größer als in den beiden Vorjahren, die seewärtigen Verladungen weisen aber einen starken Rückgang auf, und es haben ungewöhnlich große Läger in das Jahr 1902 übernommen werden müssen.

Insgesamt ist unser seewärtiger Export von rund 710 000 Tonnen im Jahre 1900 auf rund 548 500 Tonnen im Berichtsjahre, d. i. um etwa 23 Prozent, zurückgegangen*).

In der Regel zieht eine Abnahme unsres Seeexportes auch eine Verminderung unsrer Einfuhr zur See nach sich, weil es natürlich die Kaufkraft unsres Hinterlandes schwächen muß, wenn die Menge an Erzeugnissen, die es auf den Markt zu bringen vermag, gering ist. Wenn entgegen dieser Regel unser Seeimport**) im Jahre 1901 gegen 1900 sogar eine wenn auch nicht bedeutende Zunahme zeigt

*) Es sind, ungerechnet diejenigen Schiffe, welche leer oder in Ballast fuhren oder welche unsern Hafen nur für Nothhafen oder Ordre anliefen,

ausgegangen:

1901:	1192	Schiffe	von	zus.	431 653	R.T.	mit	zus.	548 497	t	Ladung.
1900:	1322	„	„	„	490 200	„	„	„	709 932	„	„
1899:	1376	„	„	„	489 916	„	„	„	658 945	„	„
1898:	1384	„	„	„	473 566	„	„	„	648 209	„	„
1897:	1380	„	„	„	479 209	„	„	„	616 918	„	„
1896:	1536	„	„	„	490 454	„	„	„	668 616	„	„
1895:	1472	„	„	„	493 715	„	„	„	592 195	„	„
1894:	1635	„	„	„	546 265	„	„	„	607 056	„	„
1893:	1571	„	„	„	515 560	„	„	„	603 047	„	„
1892:	1275	„	„	„	434 019	„	„	„	431 588	„	„
1891:	1637	„	„	„	522 616	„	„	„	599 156	„	„

**) Es sind mit Ladung für unsern Hafen

eingekommen:

1901:	1368	Schiffe	von	zus.	531 295	R.T.	mit	zus.	827 071	t	Ladung.
1900:	1368	„	„	„	542 857	„	„	„	800 670	„	„
1899:	1396	„	„	„	535 531	„	„	„	806 578	„	„
1898:	1478	„	„	„	533 841	„	„	„	797 734	„	„
1897:	1431	„	„	„	502 432	„	„	„	790 197	„	„
1896:	1478	„	„	„	482 980	„	„	„	725 384	„	„
1895:	1342	„	„	„	467 098	„	„	„	603 023	„	„
1894:	1439	„	„	„	521 418	„	„	„	630 120	„	„
1893:	1240	„	„	„	473 855	„	„	„	571 860	„	„
1892:	1223	„	„	„	469 410	„	„	„	522 303	„	„
1891:	1294	„	„	„	450 873	„	„	„	516 145	„	„

Es betrug somit, wie zusammenfassend hier angefügt sei, die gesamte Schiffs- und Güterbewegung seewärts im hiesigen Hafen:

1901:	2560	Schiffe	von	zus.	965 948	R.T.	mit	zus.	1 375 568	t	Ladung.
1900:	2690	„	„	„	1 033 057	„	„	„	1 510 610	„	„
1899:	2772	„	„	„	1 025 447	„	„	„	1 465 523	„	„
1898:	2862	„	„	„	1 007 397	„	„	„	1 445 943	„	„
1897:	2811	„	„	„	981 641	„	„	„	1 407 115	„	„
1896:	3014	„	„	„	973 434	„	„	„	1 394 000	„	„
1895:	2814	„	„	„	960 813	„	„	„	1 195 218	„	„
1894:	3074	„	„	„	1 067 683	„	„	„	1 237 176	„	„
1893:	2811	„	„	„	989 415	„	„	„	1 174 907	„	„
1892:	2498	„	„	„	903 429	„	„	„	953 891	„	„
1891:	2931	„	„	„	973 489	„	„	„	1 115 301	„	„

(827 071 Tonnen gegen 800 670 Tonnen), so ist ein Umstand, welcher zu diesem Ergebnis mitgewirkt hat, schon bei der Besprechung unsrer Ausfuhr zur See angedeutet worden: für das Rohmaterial, das unsre Mahl- und Oelmüllerei aus unserem Hinterlande wegen schlechter Ernte nicht erhalten konnte, haben seewärtige Bezüge von überseeischen Waren — es handelt sich dabei vornehmlich um transatlantischen Weizen und indische Oelsaat — treten müssen. Demzufolge war unsre seewärtige Getreidezufuhr mit rund 33 000 Tonnen fast viermal so groß wie 1900. Eine recht erhebliche Vermehrung hat auch die Spedition von schwedischen Eisenerzen nach den oberschlesischen Hüttenwerken über unsern Hafen genommen, sie ist von 95 400 Tonnen auf 122 900 Tonnen gestiegen. Bei unserm Speditionsverkehr nach Polen und Rußland ist es im wesentlichen nur die Gruppe der Drogen, Chemikalien und künstlichen Düngemittel, die eine nennenswerthe Zunahme aufweist (von 48 100 auf 63 300 Tonnen); namentlich sind es Gerbstoffmaterialien (Quebrachoholz, Gerbstoffextrakte, Dividivi), deren Verbrauch in Polen von Jahr zu Jahr zunimmt. Dagegen hören die Artikel Roheisen und verarbeitetes Eisen mehr und mehr auf in unserem Speditionsverkehr eine nennenswerthe Rolle zu spielen. War die Spedition von Roheisen 1900 nur etwa halb so groß wie 1899, so ist sie von 1900 zu 1901 wiederum um die Hälfte des Umfanges, den sie noch im Jahre 1900 hatte, zurückgegangen (von 12 300 Tonnen auf 6 200 Tonnen) und bei verarbeitetem Eisen beträgt der Rückgang sogar mehr als die Hälfte (1900: 42 600 Tonnen, 1901: 20 900 Tonnen). Das südrussische Roheisen, das sich jeder möglichen Begünstigung Seitens der russischen Regierung erfreut, verdrängt eben das englische aus Polen mehr und mehr und die Abnahme in dem Import des verarbeiteten Eisens ist namentlich dem Umstande zuzuschreiben, daß sich die schlesischen Eisenwaren auf dem russischen Markte ein immer größeres Gebiet erobern.

In den Importartikeln unsres Eigenhandels sind — mit Ausnahme der Kohle — nennenswerthe Veränderungen gegen das Vorjahr nicht zu verzeichnen. Die Kohleneinfuhr ist allerdings von 285 000 Tonnen auf 276 000 Tonnen zurückgegangen. Die Minderzufuhr englischer Kohle betrug sogar 17 000 Tonnen, und wenn bezüglich der Gesamtzufuhr nur ein Minus von 9000 Tonnen zu verzeichnen ist, so ist die Ursache in der verstärkten Zufuhr westdeutscher Kohle zu suchen. Ob in dieser Verschiebung eine Wirkung des englischen Kohlenausfuhrzolles zu erblicken ist, bleibe dahingestellt. So weit sich bisher übersehen läßt, ist das nicht der Fall, doch ist die Zeit, während welcher dieser Zoll besteht, noch zu kurz, als daß darüber schon ein zuverlässiges Urtheil abgegeben werden könnte.

Von unsrer Industrie ist wenig Erfreuliches zu berichten. Zufrieden mit den geschäftlichen Ergebnissen des Jahres 1901 sind wohl nur die Zuckerraffinerien, denen durch das Zuckerkartell ein erheblicher Raffinationsgewinn gewährleistet ist. Bei fast allen andern Industrien aber machte sich der allgemeine wirthschaftliche Niedergang mehr oder weniger stark bemerklich. Besonders schwer darnieder lag wegen der Schwierigkeit der Beschaffung von Baugeld das Baugewerbe, und da dieses ein wichtiger Arbeitgeber für eine große Reihe von Kleingewerbebetrieben ist, so machte sich die gedrückte wirthschaftliche Lage auch in sehr weiten Kreisen fühlbar. Die Schiffswerften waren bis in den Hochsommer mit der Fertigstellung der vom Jahre 1900 übernommenen Neubauten ausreichend beschäftigt. Dann zeigte sich aber auch bei ihnen die allgemeine wirthschaftliche Depression in dem Ausbleiben neuer Aufträge. Einigen Ersatz bot das recht lebhafte Reparaturgeschäft, da viele Handelsdampfer die Periode unrentabler Frachten, als welche sich das Jahr 1901 kennzeichnet, zur Vornahme der während der vorausgegangenen günstigen Jahre möglichst hinausgeschobenen Instandsetzungsarbeiten verwendeten.

Die Rhederei blickt, wie eben schon angedeutet, in der That auf ein Jahr zurück, welches zu den schlechtesten gehört, die je zu verzeichnen gewesen sind. Wenigen Ladungen stand ein überreiches Angebot von Schiffsräumten gegenüber, und das Ergebnis war ein gegenseitiges Unterbieten der Rhedereien bis zu Frachtsätzen herunter, die den Betrieb der Seeschiffahrt thatsächlich zu einem verlustbringenden Gewerbe machten.

Für die Binnenschiffahrt waren die von der Gestaltung der Naturverhältnisse abhängigen Bedingungen günstige: Der Winter von 1900 zu 1901 endete ziemlich früh und der folgende setzte zu normaler Zeit — Mitte November — ein, so daß sich eine Schiffahrtsperiode von achtmonatlicher Dauer ergab, was dem Durchschnitt entspricht, und der Wasserstand war fast das ganze Jahr hindurch besser, als er gewöhnlich zu sein pflegt. Leider konnten diese günstigen natürlichen Verhältnisse nicht ausgenutzt werden, weil es an Ladung fehlte: bei der Bergfahrt an dem für diese wichtigsten Massenartikel, der

Steinkohle, von der nur 78 231 t gegen 108 078 t im Vorjahre stromaufwärts verladen wurden, und bei der Thalfahrt machte sich der Abzug des Rohzuckers von dem Wasser- auf den Bahnweg, der durch die Versetzung des Artikels aus Spezialtarif I nach Spezialtarif III doch in stärkerem Umfang, als wir zunächst erwartet hatten, eingetreten ist, sowie die schlechte Weizen- und Roggenernte in unserer Provinz empfindlich bemerkbar. Auch die Binnenschiffahrt muß deshalb das Jahr 1901 als ein solches bezeichnen, welches sie wirthschaftlich nicht vorwärts gebracht hat.

Es braucht kaum hinzugefügt werden, daß unter dem allgemeinen Darniederliegen fast aller Gewerbe auch unsre Arbeiterschaft empfindlich litt, wenn die Arbeitslosigkeit im Laufe des Winters auch bei weitem nicht den Umfang angenommen hat, der vielfach befürchtet wurde. Besonders schlimm lagen allerdings die Verhältnisse in unserem Vororte Neufahrwasser, wo die Zuckerraffinerie am 18. November 1901 einem sie vollständig zerstörenden Brande zum Opfer fiel: dadurch wurden Hunderte von Arbeitskräften, und das gerade zu Beginn des Winters, erwerbslos. Die Vernichtung dieser weitaus größten industriellen Anlage Neufahrwassers hat noch insofern eine besondere Bedeutung für unsre Arbeiterverhältnisse, als sie viele weibliche Arbeiter beschäftigte. Gerade an Arbeitsgelegenheit für weibliche Kräfte fehlt es aber an unserem Platze sehr, und die Raffinerie füllte in dieser Hinsicht eine Lücke aus, die so bald auf andre Weise kaum zu beseitigen sein wird.

Wenn somit nach dem Dargelegten die Lage, in welcher sich das wirthschaftliche Leben Danzigs im abgelaufenen Jahre befand, im allgemeinen trübe genug war und wenn sie auch zur Zeit noch im wesentlichen dieselbe ist, so darf doch gehofft werden, daß mit der Wiederbelebung von Handel und Wandel in dem großen Wirthschaftsgebiete, dem unsre Stadt angehört, auch bei uns wieder bessere Zeiten einkehren werden. Grundvoraussetzung für solche Besserung ist allerdings, daß die schwebenden Zoll- und handelspolitischen Fragen einer befriedigenden Lösung zugeführt werden. Denn wer soll wohl unter dem Drucke der lähmenden Ungewißheit darüber, welchen Ausgang diese Fragen nehmen werden, den Muth zu neuen wirthschaftlichen Unternehmungen finden? Ist es doch durchaus unsicher, ob nicht das Kapital und die Arbeit, die an sie verwendet werden, vergeudet sind, weil die handels- und verkehrsfeindliche Strömung, die in unserem öffentlichen Leben die Oberhand zu gewinnen sucht, ihr auf die handelspolitische Isolirung Deutschlands und seine Zurückführung vom Industrie- zum Agrarstaat gehendes Ziel erreicht.

Sind aber diese Fragen erst einmal im verkehrsfreundlichen Sinne entschieden, so ist uns um die Zukunft unsres Volkes nicht bange, denn noch sind wir ein jugendfrisches aufstrebendes Volk. Selbst wenn von der hohen Zollmauer, die uns umgiebt, ein tüchtiges Stück herabgerissen würde, so würde zwar den Einen oder den Andern, der sich hinter dieser Mauer behaglich angesiedelt hat, der scharfe Hauch der ausländischen Konkurrenz hart anwehen, aber für unser ganzes wirthschaftliches Leben würde es nur Gewinn sein, wenn die frische Luft freier Konkurrenz die Kräfte stählt, sofern nur dieses wirthschaftliche Leben innerlich gesund ist. Und dafür halten wir es. Mag es auch augenblicklich schwer darniederliegen: es kann sich aufraffen und neuer Blüte entgegentreiben, weil die eine Grundbedingung dafür, die persönliche Tüchtigkeit der Mehrzahl der am wirthschaftlichen Leben Betheiligten, vorhanden ist. Hoffen wir, daß auch die andre, die günstige Gestaltung der verkehrspolitischen Beziehungen zu den Wirthschaftsgebieten, mit denen wir im Güteraustausch stehen, nicht ausbleibt.

I.

Thätigkeitsbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

für das Jahr Mai 1901/1902.

An der Spitze unsres diesmaligen Verwaltungs-Berichts haben wir freudig der Festtage zu gedenken, welche unsre Stadt anläßlich des Besuches Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin vom 14. bis 18. September 1901 durchlebt hat. Unser Kollegium nahm Theil an der Begrüßung des Herrschers, die auf dem Langenmarkt durch den Herrn Oberbürgermeister unter Darbringung eines Ehrentrunkes stattfand.

Am 12. Juni 1901 weilte Herr Reichsbankpräsident Dr. Koch in den Mauern unsrer Stadt. Se. Excellenz hatte die Freundlichkeit, an einer von uns aus Anlaß dieses Besuches veranstalteten Dampferfahrt in See theilzunehmen, und es war uns dabei Gelegenheit geboten mit dem verehrten Manne Aussprache über mancherlei Wünsche wirthschaftlicher Art, die uns am Herzen liegen, zu halten.

Bald darauf beehrte der neuernannte Minister für Handel und Gewerbe, Herr Möller, unsre Stadt mit seinem Besuche. Er weilte vom 22. bis 24. Juli hier. Am ersten Tage fand eine Dampferfahrt zur Besichtigung der hiesigen Hafenverhältnisse und mehrerer industrieller Anlagen an der Weichsel statt und am 23. eine Konferenz zur Besprechung verschiedener für die hiesigen Handelsverhältnisse wichtiger Angelegenheiten. Wir heben aus dem reichhaltigen Programm dieser Konferenz die folgenden Verhandlungsgegenstände hervor: Errichtung einer Stärkefabrik im Zollausschluß, Getreidetransitläger, Artikel 19 des russischen Handelsvertrags, Reexpeditionstarife für Getreide, Binnenschiffahrtstarife. Für das Interesse, welches der Herr Minister unseren Verhältnissen entgegengebracht hat, sind wir ihm zu aufrichtigem Dank verpflichtet.

Herr von Thielen, der Minister der öffentlichen Arbeiten, feierte am 30. Januar 1902 seinen siebenzigsten Geburtstag. Wir haben es uns nicht versagen können, ihm, dem das Verkehrswesen unsrer Stadt so vielfache Förderung verdankt, in einer Adresse unsre Glückwünsche darzubringen.

Auch Herrn Dr. Alexander Meyer, dem unermüdlichen Vorkämpfer für wirthschaftliche und insbesondere für Handelsfreiheit, haben wir an seinem siebenzigsten Geburtstag, den er am 22. Februar 1902 feierte, beglückwünscht.

I. Zollwesen.

Zolltarifgesetz und Zolltarif. Auf dem Gebiete des Zollwesens hat, wie naturgemäß, die zur Zeit unser inneres politisches Leben beherrschende Frage der Neugestaltung des Zolltarifgesetzes nebst Zolltarif unsere Thätigkeit in erster Reihe in Anspruch genommen. Wir haben den am 26. Juli 1901 im Reichsanzeiger veröffentlichten Entwurf einer genauen Durchsicht unterzogen und unverweilt unsre Wünsche dem Bundesrath und den zuständigen preußischen Ministern vorgetragen.

Wie bekannt, ist der Entwurf in einer Gestalt an den Reichstag gelangt, die von der im Juli durch den Reichsanzeiger veröffentlichten Fassung nur unwesentlich abweicht. Wir faßten unsre Wünsche zu dem Entwurf nochmals in einer unter dem 11. Januar 1902 an den Reichstag gesandten ausführlichen Eingabe zusammen. Auf die wichtigeren der von uns geäußerten Wünsche kommen wir später bei Besprechung der einzelnen Geschäftszweige (Abschnitt VII) zurück. Hier sei aus der Einleitung zu unsrer Denkschrift nur hervorgehoben, daß wir uns entschieden für die Aufstellung eines Tarifs ausgesprochen haben, der die Fortsetzung der bisherigen deutschen Handelsvertragspolitik gewährleistet. Der Entwurf verfolgt, wie in authentischen Kundgebungen wiederholt ausgesprochen worden ist, in erster Reihe den Zweck, die Lage der Landwirthschaft zu verbessern. Er sucht dies Ziel dadurch zu erreichen, daß er einmal sich dem von landwirthschaftlicher Seite aufgestellten Ideal des „lückenlosen" Tarifs stark nähert, und daß er zum andern wesentliche Erhöhungen der bestehenden landwirthschaftlichen Zölle vorsieht. Daneben durchweht ihn auch im übrigen — bezüglich der Industriezölle — ein stark protektionistischer Zug, der sich wohl vorzugsweise daraus erklärt, daß man nur durch das Zusammenwirken der in der Industrie und der Landwirthschaft auf eine Erhöhung der Schutzzölle bedachten Kreise eine Erreichung des vorgesteckten Zieles erhoffen zu dürfen glaubte. Durch dieses Neuerstarken des protektionistischen Gedankens wird aber die in der Richtung unsrer Wünsche liegende Fortführung der bisherigen Handelspolitik aufs schwerste gefährdet. Wir mußten uns deshalb grundsätzlich gegen den ganzen Geist des Protektionismus, den der Tarif athmet, aussprechen. Daß wir bei der Zusammensetzung des Reichstages von unsrer wie von ähnlichen Eingaben zahlreicher anderer Handelsvertretungen von vornherein keinen Erfolg erwartet haben, bedarf wohl kaum der Hervorhebung; die Art der Behandlung aber, welche die Zolltarifkommission der Vorlage der verbündeten Regierungen angedeihen läßt, ist nur zu geeignet, die Befürchtungen, welche wir wegen der zukünftigen Gestaltung unsrer auswärtigen Handelsbeziehungen hegen müssen, zu verstärken. Um so mehr haben wir es für unsre Pflicht gehalten, Beschlüssen der Kommission, welche eine Verschärfung der Regierungsvorlage im handelsvertragsfeindlichen Sinne bedeuten, entgegenzutreten. Wir heben in dieser Hinsicht namentlich den Antrag Dr. Beumer u. Genossen wegen allgemeiner Einführung von Ursprungszeugnissen hervor. Hier hat der einmüthige Protest der Handelsvertretungen, dem wir uns in einer ausführlich begründeten Eingabe anschlossen, wenigstens den Erfolg gehabt, daß der Antrag nur mit der Beschränkung auf den Fall des Zollkrieges angenommen worden ist.

Von besonderem Interesse für den Handel der Ostseestädte war die Behandlung der Frage der Privattransitläger für Getreide in der Zolltarifkommission. In dieser Frage, bei der es das Sein oder Nichtsein unsres Getreidehandels gilt, haben wir außer durch Eingaben auch durch persönliche Rücksprachen mit Mitgliedern der Zolltarifkommission die uns anvertrauten Interessen wahrzunehmen versucht und bis jetzt wenigstens mit dem Erfolg, daß die von der Kommission in Betracht gezogene Verschärfung des Regierungsentwurfs nicht zur Annahme gelangt ist. Näheres wird man in dem Abschnitt über den Getreidehandel (VIIa) finden.

Erledigungsfrist für Begleitscheine I.

Unsre lokalen Zolleinrichtungen haben eine dankenswerthe Verbesserung dadurch erfahren, daß die Transportfrist für Güter, welche auf Begleitschein I vom Königlichen Zollpackhof nach dem Bahnhof I. Th. befördert werden, auf unsre Bitte von drei Tagen auf fünf Tage ausgedehnt worden ist. Anlaß zu der Bitte gab uns der Umstand, daß in der Frist von drei Tagen die Verladung häufig nicht zu bewirken war, sei es, daß Sendungen, die man zur Vervollständigung von Sammelladungen brauchte, nicht rechtzeitig eintrafen, sei es, daß wegen Wagenmangel die Waggons nicht rechtzeitig gestellt werden konnten.

II. Post- und Telegraphenwesen.

Sonntagsbestellung.

Um für die hiesigen Ortsbriefträger eine Erweiterung der Sonntagsruhe eintreten lassen zu können, beabsichtigte die Kaiserliche Ober-Postdirektion, an den Sonntagen außer den am

Abend vorher und während der Nacht eingegangenen Briefsendungen nur noch die mit dem Nachtschnellzuge aus Berlin eingehenden Zeitungen zu bestellen, die gewöhnlichen Briefschaften, die mit diesem Zuge kommen, aber bis zum Montag Morgen zurückzulassen. Wir wiesen, um unsre Ansicht befragt, darauf hin, daß die Tourdampferlinien unsres Hafens die Abfahrt der Schiffe, welche nach Danzig bestimmt sind, ausnahmslos so einrichten, daß die Dampfer Montag früh hier eintreffen. Die Papiere, welche zur Abfertigung der Güter hier bestimmt sind, können aber erst nach Abgang der Dampfer in Ordnung gebracht werden und gelangen in der Hauptsache mit dem Nachtschnellzuge am Sonntag Morgen hierher. In den Kontoren werden dann die Papiere am Sonntag so weit bearbeitet, daß die Dampfer am Montag früh mit der Löscharbeit beginnen können. Gelangten die hiesigen Kontore am Sonntag nicht in den Besitz der Papiere, so müßte deren Bearbeitung am Montag vorgenommen werden. Der Dampfer würde also einen ganzen Arbeitstag an Zeit verlieren, was nach den Ansprüchen, die in heutiger Zeit an die Schnelligkeit in der Expedition der Schiffe gestellt werden müssen, als ganz und gar unangängig zu bezeichnen ist. Auch die Dispositionen über die Abfertigung an der russischen Grenze, die den hiesigen Spediteuren am Sonntag Morgen zugehen, müssen, wie an allen Tagen, sogleich bearbeitet werden, damit den Gütern an der Grenze kein Aufenthalt entsteht. Sollte daher die Bestellung der Post des Nachtschnellzuges durch den Briefträger wegfallen, so müßten die Adressaten in die Lage gesetzt werden, sich am Sonntag Morgen durch Abholung in den Besitz der mit dem Nachtschnellzuge eingetroffenen Postsachen zu setzen. In erster Reihe erklärten wir es aber für zweckmäßig, es bei der bisherigen Bestellungsweise zu belassen, und die Kaiserliche Postverwaltung hat in dankenswerther Weise unserem Vorschlage Folge gegeben.

Briefabholfächer.

Durch einen Antrag verschiedener Kleinhandelsfirmen veranlaßt, richtete die Kaiserliche Postverwaltung an uns die Anfrage, ob in den Kreisen des Großhandels neuerdings das Bedürfnis nach Einrichtung von Briefabholfächern (letter-boxes) stärker hervorgetreten sei als das früher der Fall war. Wir mußten diese Frage auf Grund einer von uns veranstalteten Umfrage verneinen, und es ist infolgedessen bisher von der Einrichtung von Briefabholfächern Abstand genommen worden.

Telegrammannahme auf der Hauptpost.

Von verschiedenen Seiten war bei uns darüber Klage geführt worden, daß die Einrichtungen in der Schalterhalle des Haupt-Post-Amtes nicht genügend seien, um die Einsichtnahme der aufgegebenen Telegramme von Seiten Unberufener zu verhindern. Auf unsre Bitte hin hat die Kaiserliche Telegraphenverwaltung versuchsweise eine bewegliche Verbreiterung der Schalterfenster derart eingerichtet, daß nur eine schmale Oeffnung zur Entgegennahme der Telegramme benutzt wird. Diese Einrichtung hat sich bewährt, und es sind dadurch die beregten Mißstände beseitigt worden.

Börsen-Telegramm-annahmestelle.

Im Interesse unsrer Zuckerbörse haben wir an die Kaiserliche Telegraphenverwaltung die Bitte gerichtet, die Börsentelegramm-Annahmestelle, deren Dienstzeit von $11^{1}/_{2}$ bis $1^{1}/_{2}$ Uhr dauerte, bis $1^{3}/_{4}$ Uhr offen zu halten. Unsrer Bitte wurde stattgegeben.

Börsen-Fernsprechstelle.

In der Börsentelegramm-Annahmestelle ist, nachdem sich in dem neuen Raume, der ihr in dem Hause Langenmarkt 43 zugewiesen werden konnte, genügender Platz bot, eine öffentliche Fernsprechstelle eingerichtet worden, welche in der Zeit, in welcher die Telegramm-Annahmestelle durch einen Beamten besetzt ist, der allgemeinen Benutzung offensteht.

Fernsprechverbindung mit Magdeburg ꝛc.

Einem von uns lange gehegten und der Kaiserlichen Ober-Post-Direktion im Jahre 1900 vorgetragenen Wunsche gemäß ist im abgelaufenen Jahre die Fernsprechverbindung unsres Platzes mit Magdeburg, Leipzig, Cöln, Hamburg und Lübeck eröffnet worden.

III. Eisenbahnwesen.

Art. 19 des deutsch-russischen Handelsvertrags.

Wir haben in unsrem vorjährigen Bericht Ausführliches über den Antrag Graf Klinckowstroem, betr. den Art. 19 des Schlußprotokolls zu dem deutsch-russischen Handelsvertrag, der die Erstellung der Tarife für russisches Getreide nach den Hafenplätzen Danzig, Königsberg und Memel regelt und die Behandlung des Antrages in der Budgetkommission des Reichstages, der er zugewiesen war, mitgetheilt. Der Antrag will bekanntlich die den deutschen

Häfen zugestandenen Frachtvergünstigungen für russisches Getreide auf solche Getreidesendungen beschränken, die zur Ausfuhr über See nach dem Zollauslande bestimmt sind. Wir hatten im Laufe der Verhandlungen der Kommission noch wiederholt Gelegenheit, irrigen Auffassungen, welche dort zu Tage gekommen waren, entgegenzutreten, und diese Bemühungen wie die in der gleichen Richtung sich bewegenden des Königsberger Vorsteher-Amtes haben wenigstens den Erfolg gehabt, daß der Antrag Graf Klinckowstroem nicht ohne weiteres angenommen, sondern vom Reichstage, dem Vorschlage der Budgetkommission gemäß, an den Herrn Reichskanzler das Ersuchen gerichtet wurde, zur Klarstellung der Frage eine Enquete-Kommission einzusetzen. Diese Kommission ist unter die Leitung des Herrn Präsidenten des Reichs-Eisenbahn-Amtes gestellt worden und hat ihre Arbeit damit begonnen, daß sie unter dem 5. Oktober 1901 an die Betheiligten den Entwurf eines Fragebogens verschickte, in dem das Programm, nach dem die Kommission arbeiten soll, aufgestellt war. Wir konnten uns zu diesem Entwurf im wesentlichen zustimmend äußern. Das endgültig festgestellte Programm ging uns unter dem 1. Dezember 1901 zu und umfaßte nicht weniger als 35 Fragen, von denen einzelne noch in eine Reihe von Unterfragen zerfielen; auch machten die meisten der Fragen zu ihrer Beantwortung umfangreiche statistische Zusammenstellungen nothwendig. Es ist uns deshalb erst Ende April 1902 möglich gewesen, die ausgefüllten Fragebogen zurückzugeben. Das eingeforderte statistische Material soll nun zunächst übersichtlich geordnet und den Mitgliedern der Kommission mitgetheilt werden, worauf die mündliche Vernehmung der von den betheiligten Körperschaften bezeichneten Sachverständigen erfolgen soll. Wir haben als zu befragende Sachverständige sechs Personen in Vorschlag gebracht; in der Enquete-Kommission selbst sind wir durch ein Mitglied unsres Kollegiums vertreten.

Zuckertarife. Die von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten verfügte Versetzung von Zucker zur Ausfuhr aus Spezialtarif I nach Spezialtarif III hat bei den Binnenschiffahrtsinteressenten die schwersten Bedenken wegen des gänzlichen Verlustes des Wasserverkehrs des Zuckers an die Eisenbahn hervorgerufen. Wir wurden von der Königlichen Eisenbahnverwaltung zur gutachtlichen Äußerung über diese Frage aufgefordert und heben aus unserem unter dem 2. Juni 1901 erstatteten Bericht das Folgende hervor:

Die Beschwerdeführer scheinen von der Annahme auszugehen, daß sämtlicher Zucker zum Satze des Spezialtarifs III befördert wird. Das würde ihnen natürlich ziemlich die ganze Transportmenge entziehen, und es wäre ihnen ein Mitbewerb nahezu unmöglich. Thatsächlich wird aber die herabgesetzte Fracht nur auf die Seeausfuhr bewilligt.

Bei einer guten Mittelernte beträgt das für unsern Hafen in Betracht kommende Quantum Rohzucker in einer Kampagne rund 4 Millionen Ztr. Davon gehen an die beiden Raffinerien rund $2^1/_2$ Millionen Ztr., der Rest von $1^1/_2$ Millionen Ztr. wird in das Ausland ausgeführt. Dieser letztgenannte Theil unsrer Zufuhr genießt für den Eisenbahntransport gänzlich den Spezialtarif III, die Raffinerien genießen ihn nur für den als ausgeführt nachgewiesenen Theil des an sie bahnwärts gelangten Zuckers. Da nun unsre Raffinerien nur etwa die Hälfte (1 bis $1^1/_4$ Mill. Ztr.) ihrer Produktion exportiren, während der Rest im Inlande verbleibt, so haben sie auch nur für höchstens etwa die Hälfte ihrer Bezüge an Rohzucker Anspruch auf die billigere Bahnfracht zur Ausfuhr, für die andre, im Inlande verbleibende Hälfte haben sie kein Frachtbenefiz. Sie haben deshalb ein dringendes Interesse daran, so viel Zucker, wie irgend möglich, auf dem Wasserwege zu beziehen, um es auf diese Weise zu vermeiden, daß sie für den Theil ihrer Produktion, der im Inlande verbleibt, mit der hohen Bahnfracht des Spezialtarifs I belastet bleiben. Auch können die Raffinerien beim Einkauf des Zuckers nur dann erfolgreich mit den Preisangeboten des Auslandes (für den unverarbeitet über unsern Hafen zum Export gelangenden Rohzucker) konkurriren, wenn sie bei ihrer Kalkulation von der Bahnfracht nach Spezialtarif I gänzlich absehen und ihr die dem Spezialtarif III annähernd gleichen Kosten des Wassertransportes zu Grunde legen. Bei denjenigen Rohzuckerfabriken, denen ausschließlich der Eisenbahnweg nach Neufahrwasser zur Verfügung steht, werden die Raffinerien mit dem Exporthandel beim Einkauf des Rohzuckers nicht konkurriren können. Die Folge wird sein, daß die Raffinerien vorzugsweise den Rohzucker aus den Fabriken kaufen werden, bei welchen der Wasserweg benutzt werden kann, also aus den Fabriken, die am oder nahe beim Wasser belegen sind. Außerdem wird ein großer Theil des Zuckers, der in Thorn und Bromberg zum Umschlag kommt, auch ferner auf dem Wasserwege befördert werden.

Endlich ist noch darauf hinzuweisen, daß die Mengen russischen Zuckers, welche bisher auf der Weichsel nach Danzig gekommen sind, voraussichtlich ausnahmslos auch fernerhin wasserwärts hierher befördert werden werden, da es sich dabei nur um solche polnische Zuckerfabriken handelt, die in der Nähe der Weichsel und in großer Entfernung von einer Bahnstation liegen.

Alles in allem kann man also annehmen, daß die Befürchtungen der Schiffer zu weit gehen und daß der größte Theil des bisher wasserwärts nach Danzig beförderten Zuckers voraussichtlich auch fernerhin dem Wasserwege erhalten bleiben wird.

Ausfuhrfrist für Exportzucker.

Für die Ausfuhr war in den vom 1. April ab gültigen Tarifen eine Frist von sechs Monaten festgesetzt. Wir wiesen in einer unter dem 5. Juni 1901 an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe darauf hin, daß diese Ausfuhrfrist nicht ausreichend ist, weil der Verkauf des Exportzuckers über das ganze Jahr vertheilt werden muß, wenn nicht in den ersten Monaten nach der Kampagne ein starker Preisdruck auf dem Weltmarkte durch das gewaltige Angebot des etwa 24 Millionen Zentner betragenden deutschen Exportzuckerquantums ausgeübt werden soll. Unsrer Bitte, die Ausfuhrfrist auf 12 Monate zu verlängern, wurde durch einen mit Gültigkeit vom 1. Juli 1901 erlassenen neuen Exporttarif entsprochen.

Unter dem 12. September 1901 richteten wir sodann die gleiche Bitte auch bezüglich des an unsern Platz gelangenden russischen Zuckers an den Herrn Eisenbahnminister. Der Bitte wurde durch den am 1. Januar 1902 in Kraft getretenen Anhang zum Theil IV des Niederländisch-Deutsch-Russischen Gütertarifs (Russisch-Westpreußischer Verkehr über Mlawa) stattgegeben.

Fracht für Pflastersteine.

Die in unserem vorigen Bericht bereits erörterte Frage der Herabsetzung der Fracht für Pflastersteine ist im abgelaufenen Jahr Gegenstand weiterer Erwägungen gewesen. Wir wurden unter dem 15. Februar 1902 von der Königlichen Eisenbahn-Direktion aufgefordert, uns nochmals zur Sache zu äußern und haben in unserem unter dem 12. März 1902 erstatteten Bericht von neuem darauf hingewiesen, daß es für den ganzen Handel Danzigs eine schwere Schädigung bedeuten würde, wenn Eisenbahntarife geschaffen werden, welche den seewärtigen Import von Steinen unmöglich machen. Sind es doch vorzugsweise die kleinen Schiffe, welche Steine von Skandinavien bringen, die zugleich unsre Ausfuhr nach Schweden, Norwegen und Dänemark bedienen. Fehlt diesen Schiffen die Importfracht, und als solche kommen eben im wesentlichen nur die Steine in Betracht, so würden wir voraussichtlich auch den Rest des uns verbliebenen Exportes nach Skandinavien an Getreide, Kleie, Ölkuchen u. s. w. an die russischen Nachbarhäfen abtreten müssen, weil dann die Fracht für diese Artikel sich so weit erhöhen müßte, daß der Verkehr über die russischen Häfen sich billiger gestaltete. Wir hoffen, daß diese Erwägungen dazu Anlaß geben werden, von der Einführung der beabsichtigten Tarifmaßnahme Abstand zu nehmen.

Bahn Plock-Strasburg.

Eine Eingabe der Stadt Strasburg an den Herrn Ober-Präsidenten, dieser möge dafür eintreten, daß von Plock nach Strasburg eine direkte Eisenbahnverbindung hergestellt werde, haben wir unterstützt, indem wir darauf hinwiesen, daß jede Verdichtung, die das Schienennetz unseres Hinterlandes durch Linien erfährt, die eine süd-nördliche Richtung verfolgen, den Interessen unseres Platzes nur förderlich sein könne.

Personenzugangelegenheiten

Seitens einer Reihe von Betheiligten war bei der Königlichen Eisenbahndirektion die Verlegung des 10 Uhr Abends von Danzig nach Neustadt abgehenden Zuges 554 auf die Zeit zwischen 10 und 11 Uhr Vormittags angeregt worden. Wir haben uns, von der Königlichen Eisenbahn-Direktion um unsre Meinung befragt, mit dieser Zugverlegung einverstanden erklärt, sie ist aber vom Bezirkseisenbahnrath abgelehnt worden, weil der Zug 554 Anschlüsse vermittelt, die nicht wohl entbehrt werden können.

Wiederholt haben wir uns gegen die Aufgabe von Zügen aussprechen müssen, die von der Königlichen Eisenbahnverwaltung in Rücksicht auf das durch die ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse bedingte Herabgehen der Verkehrseinnahmen ins Auge gefaßt war. So wurde zunächst beabsichtigt, den 6 Uhr Morgens von Neustadt nach Danzig fahrenden Zug und seinen Gegenzug, der 10 Uhr Abends von Danzig nach Neustadt verkehrt, fortfallen zu lassen. Doch hat die Königliche Eisenbahnverwaltung den Vorstellungen, die wie von andern Betheiligten so auch von uns erhoben wurden, Rechnung getragen und es bei dem bestehenden Fahrplan belassen. Dagegen haben wir in unserem Vorortsverkehr mit Zoppot, Neufahrwasser und Praust eine sich allerdings in mäßigen Grenzen bewegende Reduktion der Zugzahl nicht verhindern können; immerhin müssen wir aber mit Dank anerkennen, daß die Königliche Eisenbahn-Direktion dabei unsern Wünschen wenigstens in Bezug auf die Lage der verbleibenden Züge Rechnung getragen hat.

IV. Speicherbahn.

Der Verkehr war kleiner als im Vorjahre; es wurden 12 637 Wagen überführt gegen 14 935 im Jahre 1900. Über die Rechnung geben wir die folgende gedrängte Übersicht:

Einnahme.

1. Antheil an den Ueberführungsgebühren für 12637 überführte Wagen	25 926,50	Mk.
2. Zinsen-Einnahme vom Erneuerungsfonds	3 060,—	„
3. Unvorhergesehene Einnahmen	10,25	„
Summe	28 996,75	Mk.

Ausgabe.

1. Allgemeine Verwaltungskosten:		
a) Inserate, Drucksachen und dergl.	220,— Mk.	
b) Miethe und Heizung für die Expeditionslokale	805,50 „	
		1 025,50 Mk.
2. Ausgaben für die Bahn:		
a) Laufende Unterhaltung	2583,03 Mk.	
b) Straßenbeleuchtung	160,82 „	
		2 743,85 „
3. Ausgaben für die Reparatur-Werkstatt:		
a) Pacht und laufende Unterhaltung	66,— Mk.	
b) Gebäudesteuer	17,48 „	
		83,48 „
4. Löhne		3 957,12 „
5. Versicherungsbeiträge:		
a) Unfall-Versicherung des auf der Bahn beschäftigten Personals	214,85 Mk.	
b) Alters- und Invaliditäts-Versicherung	28,02 „	
		242,87 „
6. Ausgaben für das Straßenpflaster:		
a) Laufende Unterhaltung	1945,25 Mk.	
b) Beitrag an die Straßeneisenbahn	10,— „	
		1 955,25 „
7. Verzinsung der Aufwendungen aus Korporationsmitteln für 1901		255,97 „
8. Beitrag zu den Kosten der Speicherbewachung		2 016,43 „
	Summe	12 280,47 Mk.

Die Einnahme von	28 996,75	Mk.
abzüglich der Ausgabe von	12 280,47	„
ergiebt einen Ueberschuß von	16 716,28	Mk.
aus dem zunächst der Rest des Vorschusses der Korporationskasse an das Unternehmen mit	12 380,76	„
abgezahlt worden ist; der Rest von	4 335,52	Mk.

ist zur Bildung einer Kapitalansammlungsmasse für die Korporation verwendet worden. Dem Unternehmen gehörten außer dem Bahnkörper

1. die von der Korporationskasse verwaltete Erneuerungsmasse von	90 000,—	Mk.
2. die auf dem Grund und Boden der Königlichen Eisenbahnverwaltung erbaute Reparatur-Werkstatt im Versicherungswerthe von	2 000,—	„
3. Inventarien und Materialien im Versicherungswerthe von	5 715,25	„
	97 715,25	Mk.

V. Hafen.

Unsern vorjährigen Bericht über den Ausbau der Schuitenlake schlossen wir mit der Bemerkung, daß die Kaiserliche Marineverwaltung die Ratifizirung des mit ihr getroffenen Abkommens über die Zuweisung der Liegeplätze am Holm in letzter Stunde davon abhängig gemacht habe, daß die Schuitenlake eine ihren Wünschen entsprechende Linienführung erhalte, und daß diese neue Forderung weitere, zur Zeit des Abschlusses jenes Berichts (Ende Mai 1901) noch schwebende Verhandlungen nöthig mache. Diese Verhandlungen zogen sich so lange hin, daß wir noch im August 1901 der Kaiserlichen Marine, als sie die Ueberweisung der bezeichneten Liegeplätze auf Grund jenes Abkommens forderte, erklären mußten, wir seien nicht in der Lage, dieser Ueberweisung zuzustimmen, da nicht abzusehen sei, ob der Perfektion des Abkommens nicht noch weitere Schwierigkeiten in den Weg treten würden. Erst unter dem 23. Oktober 1901 ging uns von dem Herrn Regierungs-Präsidenten die Mittheilung zu, daß der Vertrag über die Schiffsliegeplätze am südlichen Holmufer von Seiten der Marineverwaltung am 26. August 1901 vollzogen worden sei. Durch den Vertrag werden dem Reich die Schiffsliegeplätze längs der Holminsel von der oberen Spitze an bis zur Gordingswand Nr. 1 (etwa gegenüber dem oberen Ende der Schichau'schen Werft) überwiesen, und zwar die untere Hälfte sogleich, die obere nach Fertigstellung des Ausbaues der Schuitenlake. Die Einweisung der Marineverwaltung in den neuen Besitz fand am 30. Oktober 1901 in einem unter unserer Mitwirkung abgehaltenen Lokaltermin statt, und es wurde dabei festgestellt, daß die stromseitige Begrenzung der in die Benutzung der Kaiserlichen Werft übergehenden Wasserfläche in der Außenkante nicht weiter als 30 m, in der Linie des mittleren Wasserstandes gemessen, von der Außenkante der jetzt bestehenden Gordinge entfernt sein soll. Es muß dabei für die öffentliche Schiffahrtsstraße allenthalben eine lichte Breite von mindestens 60 m freibleiben, so daß, auch wenn die Gesamtstrombreite mehr als 90 m beträgt, hieraus kein Zuwachs für die der Marine zugewiesenen Fläche entsteht, vielmehr eine etwaige Mehrbreite der öffentlichen Verkehrsstraße verbleibt, während, wenn die volle Strombreite unter 90 m beträgt, die Breite der Marinefläche um das Maß der Minderbreite eingeschränkt wird.

Einem Antrag der Kaiserlichen Werft, zur bequemeren Verholung ihres Schwimmdocks auf der Holmseite zwei Dalben schlagen zu dürfen, der ebenfalls in dem vorerwähnten Lokaltermin erörtert wurde, mußten wir widersprechen, weil durch die Dalben nach unsrer Meinung ein schweres Schiffahrtshindernis geschaffen worden wäre. Die Werft zog dann auch ihren Antrag zurück.

Der Ausbau der Schuitenlake ist sogleich kräftig in Angriff genommen worden und eine breite am unteren Ende des Holm sich ins Land ziehende Wasserfläche, aus deren Mitte nun die früher dicht unter Land stehenden Dalben hervorragen, läßt schon jetzt eine Vorstellung davon gewinnen, welchen bedeutsamen Zuwachs unsre Hafenanlagen durch das im Werden begriffene Werk erfahren werden.

Auch die Frage der Eisenbahnverbindung der neuen Anlagen ist im abgelaufenen Jahr ein gutes Stück gefördert worden. Es handelte sich hierbei namentlich um die Feststellung der Pläne der für den Schienenweg erforderlichen Brücken. Zunächst kam dabei die Brücke über die Mottlau in Frage. Den Höhendimensionen der auf der oberen Mottlau verkehrenden Dampfer gemäß brachten wir für diese Brücke eine lichte Höhe von 2,70 m über Mittelwasser in Vorschlag, und die Brücke wird dementsprechend konstruirt werden. Für die Brücke über die Weichsel am Kirrhaken war eisenbahnseitig eine Richtung gewählt worden, die nicht unerheblich von der Normale zur Fahrtrichtung abwich; unsrem Wunsche, die Brücke genau rechtwinklig zur Fahrtrichtung zu bauen, wurde durch Aufstellung eines neuen Brückenprojektes entsprochen. Zu diesem neuen Projekt hatten wir nur aus schiffahrtstechnischen Rücksichten den Wunsch auszusprechen, daß die Dalben, welche seitlich von den Jochen zur Unterstützung der Drehbrücke vorgesehen sind, eine solche Anordnung bekommen, daß die Drehrichtung der

Brücke die entgegengesetzte von derjenigen werden kann, welche das Projekt vorsah. Auch diesem Wunsche gab die Königliche Eisenbahn-Direktion in bereitwilligster Weise Folge.

Hafenbassin. Was die übrigen Hafenanlagen betrifft, so ist zunächst von einer dankenswerthen Verbesserung des Hafenbassins zu Neufahrwasser zu berichten. Dort war die Wassertiefe um etwa 0,7 m geringer als im Hafenkanal. Dadurch wurde eine Beschränkung in der Benutzung des Hafenbassins durch tiefgehende Schiffe herbeigeführt, die sich besonders empfindlich bemerkbar machte, seitdem das Hafenbassin im Freibezirk liegt und Schiffe mit bestimmten Ladungen daher auf die Benutzung des Hafenbassins angewiesen sind. Unsrer Bitte, das Hafenbassin auf 7,4 m zu vertiefen, ist zunächst bezüglich des Wassers längs der nördlichen Ufermauer stattgegeben worden. Wegen Vertiefung des jetzt noch 6,5 m tiefen Theiles des Hafenbassins hat der Herr Regierungs-Präsident, wie er uns unter dem 14. Dezember 1901 mittheilte, die ministerielle Genehmigung beantragt.

Krähne. Die im vorigen Bericht erwähnten drei Portalkrähne sind im Jahre 1901 an der Nordseite des Hafenbassins zur Aufstellung gelangt. Der Betrieb ist elektrisch. Den Strom liefert die Danziger Straßenbahngesellschaft, deren Kraftanlage sich in Neufahrwasser befindet. Die Aufstellung dieser Krähne gab Anlaß, die Frage der Krahngebühren einer genauen Prüfung zu unterziehen. Wir haben für sämtliche Krähne, die im Hafen dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung stehen, einen neuen Tarif ausgearbeitet. Der Tarif fand die Billigung der Königlichen Eisenbahn-Direktion und ist mit dem 1. Januar 1902 in Kraft getreten. Seine wichtigste Neuerung gegen den bisherigen Tarif besteht darin, daß für den Dampfkrahn vor der offenen Halle auf der Nordseite des Hafenbassins und für die drei elektrischen Krähne im Freibezirk Zwangsbenutzung statuirt worden ist, dergestalt, daß der bezeichnete Dampfkrahn von jedem Schiff benutzt werden muß, welches Güter in die offene Halle löscht, und daß die drei elektrischen Krähne von sämtlichen Dampfern, welche Massengüter (Erze, Kohlen u. s. w.) im Freibezirk löschen wollen, an der Nordseite des Hafenbassins an der für die Krähne befahrbaren Kaistrecke anlegen und diese Krähne benutzen müssen, vorausgesetzt, daß die Krähne zu der Zeit, in der das Schiff löschbereit ist, zur Benutzung frei stehen.

Wir hoffen, daß sich diese Bestimmungen bewähren werden und daß die aus ihnen sich ergebende Rentabilität des Krahnbetriebes für die Königliche Eisenbahnverwaltung Anlaß sein wird, mit der so nothwendigen weiteren Ausstattung unsres Hafens mit modernen Krähnen fortzuschreiten.

Gelände der Schanze V zu Neufahrwasser. Eine Anfrage des Magistrats, ob für das von der Stadtgemeinde erworbene Gelände der Schanze V zu Neufahrwasser in absehbarer Zeit die Verwendung für Handelszwecke in Aussicht zu nehmen sei, mußten wir verneinen. Wir gingen bei dieser Antwort von der Erwägung aus, daß ein Anlegen von Schiffen vor dem Gelände der Schanze zum Zwecke der Entlöschung oder Beladung z. B. wegen der Enge des Hafenkanals an der fraglichen Stelle ausgeschlossen erscheint. Es würde zwar angängig werden, wenn die gegenüberliegende Convexe des Ufers auf der Westerplatte beseitigt würde. Dazu würde aber die gleichzeitige Verlängerung der Ostmole um mehrere hundert Meter in einem Bogen nach Westen zu erforderlich sein, weil sonst die Schwellung, welche bei nördlichen und östlichen Winden in den Hafen steht, so stark werden müßte, daß aus diesem Grunde Schiffe an der fraglichen Stelle nicht liegen könnten. Dieses Abstechen der Convexe und die gleichzeitige Verlängerung der Ostmole sind aber so kostspielige Unternehmungen, daß auf ihre Ausführung vorerst wohl nicht zu rechnen ist.

Bahnhofsfähre zu Neufahrwasser. Eine Verbesserung der Fähranlage über den Hafenkanal zu Neufahrwasser ist ein von allen Betheiligten schon lange empfundenes Bedürfnis. Wir hatten bei einer früheren Erörterung der Angelegenheit vorgeschlagen, an Stelle der jetzt am Bahnhof befindlichen Bootsfähre in der Nähe des „Hotels zu den Provinzen" eine Dampffähre einzurichten, doch hat dieser Vorschlag nicht die Billigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten gefunden, vielmehr wurde von diesem angeordnet, daß die jetzige Landestelle der Bahnhofsfähre an der Südseite mit zwei Treppen zu versehen sei, von denen die eine nur von den ankommenden und

die andere nur von den abgehenden Personen benutzt werden soll. Wir haben uns auf das Entschiedenste gegen diese Treppenanlage ausgesprochen, weil dadurch von dem Liegeplatz für zwei Seeschiffe, der sich z. B. zwischen den Salzmagazinen und der Fähre befindet, der Platz für Ein Schiff verloren ginge, worin bei den notorisch unzureichenden Liegeplätzen im Hafenkanal eine schwere Schädigung des Verkehrs liegen würde. Auch wird durch die Anlage der Treppe die Benutzung des ihr gegenüberliegenden Speichergebäudes sehr erschwert werden, und wenn es sich dabei auch um Privateigenthum handelt, so kommt doch ein allgemeines Interesse insofern in Frage, als der Umfang der am Hafenkanal vorhandenen Speicherräume ein sehr beschränkter ist und eine Erschwerung in der Benutzung eines dieser Räume mehr oder minder den gesamten Verkehr trifft. Von Seite der Königlichen Eisenbahn-Direktion wurde geltend gemacht, daß durch den Personenverkehr, der sich nach der neuen Treppe hin bewegen würde, dem Umschlags- und Rangirverkehr ein Gelände von etwa 30 m Länge verloren ginge; eine solche Fläche könne aber, da die räumlichen Verhältnisse für den Eisenbahnverkehr am Ufer des Hafenkanals entlang an sich schon mehr als beschränkte seien, die Eisenbahnverwaltung keinesfalls entbehren. Außerdem aber würde die Benutzung der wenige Meter oberhalb gelegenen Weiche, welche den Haupttheil des Rangirverkehrs zu bewältigen habe, in erheblicher Weise gestört und beschränkt werden. Schließlich machte auch die Hafenpolizeiverwaltung Bedenken gegen die neue Anlage aus sicherheitspolizeilichen Gesichtspunkten geltend. — Es ist dann weiter die Frage erörtert worden, ob die neue Treppe nicht stromabwärts neben die jetzt vorhandene gelegt werden könne. Gegen dieses Projekt wurden aber von der Königlichen Eisenbahnverwaltung die nämlichen Bedenken wie gegen das erste geltend gemacht: auch diese Anlage würde eine unzulässige Beschränkung des Umschlags- und Rangirgeschäfts herbeiführen und außerdem die Benutzung einer etwa 15 m weiter unterhalb gelegenen Weiche, insbesondere aber die Benutzung des ungefähr in derselben Entfernung am Ufer aufgestellten feststehenden Krahnes erheblich stören und unter Umständen ganz unmöglich machen.

Aller dieser Bedenken ungeachtet hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, wie uns der Herr Regierungs-Präsident unter dem 12. Februar 1902 mittheilte, die Anlage einer zweiten Treppe an der südlichen Anlegestelle der Bahnhofsfähre verfügt.

Lotsennachtdienst. In unsrem vorigen Bericht mußten wir mittheilen, daß unser Antrag auf Einführung des Lotsennachtdienstes abschlägig beschieden worden ist, und zwar namentlich mit dem Hinweis darauf, daß die Einrichtung erhebliche Kosten verursachen würde. Soweit uns bekannt geworden, war bei der Berechnung der Kosten von Seite der Königlichen Hafenverwaltung angenommen worden, daß der Dienst mit den beiden jetzt vorhandenen Lotsendampfern, „Dove" und „Täubchen", betrieben werden soll. Unsrer Meinung nach lassen sich aber die Kosten wesentlich vermindern, wenn für den Nachtdienst eine seegehende Dampfbarkasse beschafft wird. Es würde dann, da an sich die Lotsenstation Nachts dauernd von fünf Lotsen besetzt ist, nur noch die Anstellung eines Lotsenamtsassistenten und die Herstellung einiger Leitfeuer, deren Bedienung der Wärter des Ostmolenfeuers übernehmen könnte, erforderlich sein. Wir haben die Angelegenheit unter Darlegung dieser Gesichtspunkte dem Herrn Regierungs-Präsidenten unter dem 13. Dezember 1901 nochmals vorgetragen und erhielten zu unsrer Freude unter dem 11. Februar 1902 den Bescheid, daß er die Einführung des Lotsennachtdienstes bei dem Herrn Handelsminister beantragt habe.

Hafenamt. Als ein empfindlicher Mißstand stellt es sich je länger desto mehr heraus, daß die Diensträume des Hafeninspektors, für deren Ermiethung dieser ein, übrigens nach unserer Meinung sehr mäßig bemessenes jährliches Pauschquantum erhält, sehr häufig ihre Lage wechseln, und daß diese Lage zudem meist eine für den Wasserverkehr sehr unbequeme ist, da der Hafeninspektor bei der beschränkten Zahl der ihrer Lage nach für diesen Verkehr günstig gelegenen Miethsräume nur selten eine in dieser Hinsicht geeignete Wohnung findet. Zwar wird uns vor jedem Wohnungswechsel von dem Herrn Polizei-Präsidenten in dankenswerther Weise die Frage vorgelegt, ob wir gegen die in Aussicht genommene Lage der Wohnung Be-

denken im Interesse des Verkehrs geltend zu machen haben, aber da uns die Zwangslage, in welcher sich der Hafeninspektor in der Regel befindet, bekannt ist, so sind wir häufig gezwungen, unsre Zustimmung zur Lage der Wohnung auszusprechen, auch wenn das Verkehrsinteresse eigentlich eine andere Antwort von uns verlangte. Ein weiterer Mißstand ist, daß die Binnenlotsenstation räumlich getrennt vom Hafenamt liegt. Seit dem 1. April 1902 ist das zwar nicht mehr der Fall, weil es dem Hafeninspektor gelungen ist, Miethsräume zu finden, die das Hafenamt zugleich mit der Binnenlotsenstation aufnehmen können, aber es ist natürlich keinerlei Gewähr dafür gegeben, daß nicht über kurz oder lang beide Stellen wieder getrennt werden, und dann wird die viel beklagte Schwerfälligkeit in der Bestellung der Binnenlotsen einerseits und der Schiffsanlegestellen andrerseits wieder da sein. Nach unsrer Meinung können diese Mißstände nur beseitigt werden, wenn für das Hafenamt und die Binnenlotsenstation ebenso staatseigene Räume beschafft werden, wie sie das Lotsenamt zu Neufahrwasser von jeher schon besessen hat. Wir halten den jetzigen Zeitpunkt für die Herstellung solcher Räume deswegen für besonders geeignet, weil durch den Ausbau der Schuitenlake unser Hafen eine Gestaltung erhält, an der für absehbare Zeiten eine Aenderung kaum mehr eintreten wird und weil bei der Ausgestaltung der neuen Hafenanlagen im Einzelnen für das zu erbauende Hafenamt die ihrer Lage nach zweckmäßigste Stelle ausgewählt werden kann. Wir sind in Erwägungen darüber eingetreten, welches diese Stelle sein möchte und werden seiner Zeit mit den entsprechenden Anträgen an die zuständigen Stellen herantreten.

Wie vortheilhaft für unsern Hafenverkehr die räumliche Verbindung von Hafenamt und Binnenlotsenstation ist, ergiebt sich daraus, daß seit dem 1. April 1902, wo diese Zusammenlegung zufällig möglich gewesen ist, das umständliche und zeitraubende Verfahren, daß für jede Benutzung der Lösch- und Ladeplätze im Hafen ein Erlaubnisschein des Hafenamtes eingeholt und ebenso jeder Binnenlotse schriftlich bestellt werden mußte, beseitigt und die telephonische Bestellung der Plätze in der todten Weichsel sowohl wie der Lotsen eingeführt werden konnte.

Die Nachmittags-Dienststunden des Hafenamtes währen im Sommer von 2 bis 5 Uhr und im Winter von 2 bis 4 Uhr. Diese Zeit ist für eine Behörde, die in fortdauerndem engen Verkehr mit dem handels- und schiffahrttreibenden Publikum stehen muß — kann doch keine Verlegung eines Kahnes, keine Bewegung eines Holztransportes im Hafen ausgeführt werden, ohne daß vorher vom Hafenamt die Erlaubnis eingeholt ist — viel zu eng bemessen. Das Amt müßte mindestens dieselbe Dienstzeit wie andre Verkehrsbehörden — beispielsweise die Post — haben. Um wenigstens einigermaßen Abhülfe zu schaffen, haben wir bei dem Herrn Polizei-Präsidenten unter dem 28. August 1901 beantragt, es möge für das Hafenamt noch eine Dienststunde am Nachmittag von 6 bis 7 Uhr eingerichtet werden. Wir erhielten darauf unter dem 15. November 1901 den Bescheid, daß der Hafeninspektor wegen seiner großen Dienstverpflichtungen, die er im Außendienste zu erfüllen hat, zur Zeit nicht in der Lage sei, die gewünschte Bureaustunde einzurichten, auch fehle es an einem geeigneten Vertreter, welcher den Bureaudienst für ihn wahrnehmen könne. Doch habe der Herr Regierungs-Präsident zugesagt, es werde beim Eintritt von Vakanzen im Personal der Hafen-Inspektion auf Anstellung einer zur Vertretung des Hafen-Inspektors geeigneten Persönlichkeit Bedacht genommen werden, und es werde dann dem von uns ausgesprochenen Wunsche näher getreten werden. — Bis jetzt ist die Vakanz, von der die Erfüllung unsres Wunsches hiernach abhängt, nicht eingetreten.

Beleuchtung des Packhofes. Im vorigen Bericht konnten wir die Hoffnung aussprechen, es werde bereits im Winter 1901/02 die von uns seit Jahren angestrebte Beleuchtung des Königlichen Seepackhofes durchgeführt sein. Leider hat sich diese Hoffnung nicht erfüllt, weil die Erwägungen der Königlichen Zollverwaltung, welches Beleuchtungssystem zu wählen sein möchte, noch nicht zum Abschluß gekommen sind. Die Königliche Zollverwaltung entschied sich zunächst für Spiritusglühlicht, und es kam nun für uns darauf an, festzustellen, welche Bedingungen die Feuerversicherungsgesellschaften bei dieser Beleuchtungsart im einzelnen stellen würden, wenn

sie auch weiterhin die Versicherung der auf dem Packhof lagernden Güter übernehmen sollten. Ueber diese Angelegenheit haben wir den ganzen Sommer 1901 hindurch einen umfangreichen Schriftwechsel mit der Preußischen National-Versicherungs-Gesellschaft zu Stettin als der geschäftsführenden Stelle der Tarifvereinigung der Deutschen Feuerversicherungs-Gesellschaften geführt, dessen Ergebnis war, daß die Vereinigung sich schließlich mit der Spiritusbeleuchtung des Packhofes einverstanden erklärte. Inzwischen waren aber, wie sich nun herausstellte, bei der Königlichen Zollverwaltung Bedenken über die Zweckmäßigkeit dieser Beleuchtungsart aufgetaucht, und neue Erwägungen führten diese zu dem Beschluß, höheren Orts Gasglühlichtbeleuchtung vorzuschlagen. Die Entscheidung über diesen Vorschlag steht zur Zeit noch aus.

Diebstähle auf dem Packhof.

Um den Klagen abzuhelfen, die uns über die sich mehrende Zahl der Diebstähle zugingen, welche während der Nacht an den auf dem Königlichen Packhof lagernden Gütern ausgeführt werden, haben wir unter dem 30. Dezember 1901 gebeten, die Königliche Zollverwaltung möge an Stelle der jetzt vorhandenen drei Packhofswächter deren vier anstellen. Wir erhielten unter dem 4. März 1902 den Bescheid, die Königliche Zollverwaltung sei der Ansicht, es ließe sich durch eine andre Vertheilung der Aufgaben der jetzt vorhandenen drei Wächter den Ansprüchen an eine genügende Bewachung des Packhofs zur Nachtzeit in ausreichender Weise Rechnung tragen. Neue inzwischen vorgekommene Diebstähle haben aber gezeigt, daß in der That eine schärfere Nachtwache auf dem Packhof nicht wohl zu entbehren ist.

Hafengeld.

Die Entscheidung über die Höhe der in unsrem Hafen zu erhebenden Hafenabgabe, welche in der Verhandlung vom 3. April 1901 (vergl. die ausführlichen Mittheilungen hierüber in unserem vorjährigen Bericht) offen gelassen worden war, erfolgte durch einen uns am 17. Juni 1901 zugegangenen Ministerialerlaß dahin, daß die Sätze von 8 und 4 Pfennig für jede Tonne Tragfähigkeit eines Binnenfahrzeuges (je nachdem das Fahrzeug Güter der Klasse I geladen hat oder Güter der Klasse II — Massengüter — oder leer ist), die der unter dem 7. Januar 1901 erlassene Tarif enthielt, auf 4 und 2 Pfennig herabgesetzt wurden. Bezüglich des Holzlagergeldes, das jener Tarif auf 0,2 Pfennig für jedes Quadratmeter Lagerfläche und jeden Monat festsetzte, müsse es dagegen bei diesem Satze verbleiben. Bezüglich dieser letzteren Abgabe glaubten wir uns bei diesem Bescheid beruhigen zu sollen; dagegen hielten wir es für unsre Pflicht, wegen der Höhe der Abgabe für Binnenfahrzeuge nochmals bei den betheiligten Herren Ministern vorstellig zu werden und die Festsetzung der Abgabensätze auf 2 und 1 Pfennig, die wir bereits in der Konferenz vom 3. April 1901 vorgeschlagen hatten, nochmals eindringlichst zu befürworten. Wir wiesen in unsrer vom 27. Juni 1901 datirten Eingabe darauf hin, daß die neue Abgabe nach Meinung aller am Binnenschiffahrtsverkehr Betheiligten und aller mit den Erwerbsverhältnissen der Binnenschiffer Bekannten zu hoch sei und eine Belastung dieses Verkehrs darstellen würde, die über das Maß dessen, was er zu leisten im Stande sei, hinausgehe, wie sie denn thatsächlich eine Verdoppelung der bisherigen städtischen Abgabe gewesen wäre, während sie doch nur eine Ausdehnung der für den städtischen Hafentheil bisher schon erhobenen Abgabe auf den ganzen Danziger Hafen sein sollte. Wir erhielten zu unsrer Freude unter dem 26. November 1901 den Bescheid, daß die Abgabe, unsern Wünschen gemäß, auf 2 und 1 Pfennig bemessen worden sei und zugleich wurde uns mitgetheilt, daß der neue Tarif erst am 1. Januar 1902 in Kraft treten werde. Daneben brachte aber der neue Tarif eine Bestimmung, die in dem uns zur Begutachtung vorgelegt gewesenen Entwurf nicht enthalten gewesen war. Dieser Entwurf sah nämlich für Fahrzeuge, welche dem Verkehr im Hafen dienen, die Erhebung von Jahrespauschsummen vor, die für Dampfer auf 3,75 Mk., für Leichterfahrzeuge auf 0,20 Mk. für jede Tonne Tragfähigkeit bemessen waren. Der Tarif fügte nun dieser Bestimmung die weitere hinzu, daß die Bestimmung auch auf solche Fahrzeuge Anwendung finde, welche zwar die Einlager Schleuse durchfahren, aber sich nicht weiter als 1 km von der Grenze des Hafengebiets entfernen. Wenn dagegen ein in der Hauptsache dem innern Hafenverkehr dienendes Fahrzeug mehr als 1 km über die Einlager Schleuse hinausfährt, soll für eine derartige Fahrt außer der Jahresabfindung beim Ein- und Ausgange noch die ordentliche Abgabe entrichtet werden. Diese

Bestimmung scheint uns mit dem Begriff der Jahresabfindung durchaus unvereinbar zu sein. Es kommt dazu, daß die neue Abgabe eine Hafenabgabe ist, eine Abgabe für die Benutzung des Hafens; je weiter sich aber ein Schiff, indem es außerhalb der Einlager Schleuse stromaufwärts fährt, vom Hafen entfernt, desto weniger Veranlassung kann vorliegen, von ihm noch eine besonders hohe Hafenabgabe zu fordern, denn in desto geringerem Grade benutzt es gerade den Hafen. Das Befahren der lebendigen Weichsel ist ja frei von Abgaben; wir verstehen deshalb nicht, wie der Umstand, daß ein Schiff eine größere oder geringere Strecke der lebendigen Weichsel befährt, den Grund abgeben kann, von ihm neben der Jahresabfindung noch eine besondere Abgabe zu erheben. Wir können uns die Aufnahme der Bestimmung nur daraus erklären, daß man aus der zufälligen Erhebung der Hafenabgabe an der Schleuse, trotz aller von Seiten der Regierung bei Herstellung des Weichseldurchstichs gegebenen Erklärungen, die Benutzung der Einlager Schleusen solle abgabenfrei bleiben, doch wieder die neue Hafenabgabe unter dem Begriff der Schleusenabgabe aufgefaßt hat. Wir wandten uns im Sinne dieser Ausführungen unter dem 3. Dezember 1901 an die zuständigen Herren Minister und baten, die fragliche Bestimmung zu streichen. Wir erhielten unter dem 9. Januar 1902 den Bescheid, unsre Ausführungen schienen auf einem Mißverständnis zu beruhen, indem insbesondere ausgeführt wurde:

> Der Tarif unterscheidet zwischen dem internen Hafenverkehr und demjenigen Verkehr, welcher zwischen den Hafengewässern und den angrenzenden Wasserstraßen stattfindet; der erstere wird durch die Jahresabfindung — wie seit Jahrzehnten schon —, der letztere durch jedesmalige Abgabenerhebung an der die Hafengrenze bildenden Einlager Schleuse belastet. Nach strenger Folgerichtigkeit wären also alle über die Einlager Schleuse hinausfahrenden Schiffe von den Vortheilen der Jahresabfindung ausgeschlossen gewesen. Nun wurde aber in der Verhandlung vom 3. April v. J. geltend gemacht, es sei aus Billigkeits- und Zweckmäßigkeitsgründen wünschenswerth, der regelmäßigen, hauptsächlich im Hafengebiet sich bewegenden, aber doch eine kurze Strecke außerhalb der Schleuse zurücklegenden Lokalschiffahrt die Abfindung ohne Erhebung weiterer Abgaben in Einlage zu gewähren.

Zugleich war in dem Bescheid angedeutet, daß eine Ausdehnung der Zone von 1 km wohl zugebilligt werden würde.

In unsrer vom 15. Januar 1902 datirten Erwiderung mußten wir uns zunächst mit der in dem obigen Erlaß enthaltenen Bemerkung beschäftigen, daß „nach strenger Folgerichtigkeit alle über die Einlager Schleuse hinausfahrenden Schiffe von den Vortheilen der Jahresabfindung auszuschließen wären". Wir führten dazu aus,

> daß die Jahresabfindung für Dampfer (3,75 Mk. für die Tonne) 187 Mal so groß ist wie der Abgabensatz für Schiffe, die mit Gütern der Klasse I beladen sind (2 Pf. für die Tonne). Ein Dampfer, dessen Fahrten in der Regel über die Einlager Schleuse hinausgehen, würde also erst dann mit Vortheil die Jahresabfindung statt der einzelnen Hafengelderentrichtungen zahlen, wenn er von Danzig aus und zurück mehr als 94 Reisen macht. Nun pflegen die Güterdampfer, welche bis Graudenz gehen, für eine Doppelreise (Hin- und Rückreise) 7 Tage zu gebrauchen, bis Thorn dauert die Doppelreise 10 Tage, und für Dampfer, welche die russische Grenze überschreiten, ist die Dauer einer Doppelreise auf 4—5 Wochen anzunehmen. Da die Schiffahrtsperiode für regelmäßige Tourlinien (nur um solche handelt es sich hier) in unserem Hafen durchschnittlich 8 Monate dauert, so sind also für das Jahr auf die Dampfer, welche fahren
>
> bis Graudenz . . . . 35 Reisen,
> „ Thorn . . . . 24 „
> „ Polen . . . . 7—8 „
>
> zu rechnen, d. h. es kann für keinen dieser Dampfer auch nur entfernt in Frage kommen, die Jahresabfindung zu zahlen.

Im Verfolg dieser Darlegung hätten wir wohl die Bitte um Streichung der fraglichen Bestimmung wiederholen sollen; da wir aber nach den Ausführungen des Ministerialerlasses von deren Erfolglosigkeit überzeugt sein mußten, so beschränkten wir uns darauf, die praktische Bedeutung der Angelegenheit in Betracht zu ziehen und demgemäß auf die Erörterung der Frage, welche Ausdehnung jener Zone von 1 km zu geben sei, wenn dem praktischen Bedürfnis Rechnung getragen werden solle. Bedeutung hat die Frage aber nur für die Dampfer, welche Passagier- und Frachtfahrten in regelmäßiger Tour zwischen Danzig und den Stationen oberhalb der Einlager Schleuse machen; die Fahrten gehen nach den drei in Frage kommenden Richtungen bis zu Stationen, deren äußerste nahezu 25 km von Einlage entfernt ist. Wir

schlugen deshalb vor, statt der Entfernung von 1 km eine solche von 25 km zu setzen. Ein Bescheid auf unsre Eingabe steht z. Z. noch aus.

Eine große Unbequemlichkeit drohte dem Binnenschiffahrtsverkehr daraus zu erwachsen, daß die neue Binnenschiffahrtsabgabe nach einer uns unter dem 31. Juli 1901 zugegangenen Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten nicht, wie in der oben erwähnten Konferenz vom 3. April 1901 in Aussicht genommen, an der Einlager, sondern an der Plehnendorfer Schleuse erhoben werden sollte. Wir wiesen in einer gegen diese Anordnung gerichtete Eingabe, datirt vom 8. August 1901, darauf hin, daß in Einlage in der Regel jedes Schiff geschleust werden muß, was mit einem unvermeidlichen Aufenthalt verbunden ist, der vom Schiffer zur Entrichtung des Hafengeldes benutzt werden kann, während in Plehnendorf die Schiffe in der Regel ohne jeden Aufenthalt durch die Schleuse fahren. Unsrer Bitte, die Hafenabgabe für Binnenschiffe an der Einlager Schleuse zu erheben, ist Folge gegeben worden.

Eisbruch. Der Eisbruch war erforderlich vom 16. Februar bis 2. März 1902 und vom 13. bis 17. März 1902. Demgemäß ist die Eistaxe erhoben worden.

Ueber die Verwaltungsrechnung für die Aufeisungsarbeiten geben wir folgende kurze Uebersicht:

Die Masse für Aufeisungsarbeiten ist vom Jahre 1900 übernommen worden mit	27 315,53 Mk.
Das Zinserträgnis war	1 116,60 „
an Eistaxe ging ein	9 158,52 „
Die sonstigen Zuführungen zur Masse betrugen	5 113,75 „
	42 704,40 Mk.
Dagegen betrug die Ausgabe 1901	9 237,66 „
sodaß zu 1902 ein Bestand abzuführen war von	33 466,74 Mk.

VI. Binnenschiffahrt.

Schiffsaiche. Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten ging uns unter dem 29. Juni 1901 die Mittheilung zu, es sei mehrfach beobachtet worden, daß in Dampfschiffe lediglich deshalb tiefliegende Fenster eingebaut würden, um die obere Aichebene herabzudrücken. Die Fahrzeuge würden alsdann bis über die fest verschließbaren Fenster beladen und es finde dadurch eine nicht unerhebliche Hinterziehung von Abgabenbeträgen statt. Eine Beladung über die Fenster hinaus könne schon im schiffahrtspolizeilichen Interesse nicht geduldet werden. Der Herr Handelsminister habe daher angeordnet, daß für diejenigen künstlichen Wasserstraßen, auf denen Schiffahrtsabgaben erhoben werden, durch Polizeiverordnung bestimmt werde, daß die wasserfreie Bordhöhe von der Unterkante des tiefliegenden Fensters abwärts zu berechnen ist. Zum Bericht aufgefordert, konnten wir nur mittheilen, daß uns Fälle der bezeichneten Art nicht bekannt geworden sind und daß wir gegen die in Aussicht genommene Polizeiverordnung grundsätzliche Einwendungen nicht zu erheben hätten, wenn wir auch bitten müßten, daß uns Gelegenheit gegeben werde, uns vor ihrem Erlaß gutachtlich zu äußern. Weiteres ist uns bisher über den Fortgang der Angelegenheit nicht bekannt geworden.

Elbschifferprüfung. Die von der Leitung der hiesigen Schifferschule an den Herrn Ober-Präsidenten gerichtete Bitte um Einsetzung einer Elbschiffer-Prüfungskommission haben wir befürwortet und geeignete Beisitzer der Kommission in Vorschlag gebracht. Der ersten Prüfung, welche am 10. März 1902 stattfand, unterzogen sich 17 Prüflinge, welche vorher die Schifferschule besucht hatten. Von diesen erhielten 2 das Patent als Segelbootführer, 14 wurde das Patent als Dampfbootführer zuerkannt und nur einem konnte ein Patent nicht ertheilt werden. Das Resultat war mithin ein recht günstiges.

VII. Einzelne Geschäftszweige.

a. Getreidehandel.

Transitläger. Die gemischten Privattransitläger für Getreide sind seit einer Reihe von Jahren bereits Gegenstand heftigster Angriffe von agrarischer Seite. Wie wir in früheren Jahresberichten ausführlich dargelegt haben, sind wir der Meinung, daß ein Sieg der Agrarier in dieser Frage ebenso ihnen wie uns zum Unsegen gereichen müßte. Auch die Reichsregierung ist, wie sie wiederholt versichert hat, der Meinung, daß die in Rede stehenden Transitläger im allgemeinen Interesse nicht entbehrt werden können, und so enthält denn auch der am 26. Juli 1901 veröffentlichte Zolltarifgesetzentwurf die Bestimmung, daß die Transitläger beizubehalten seien, allerdings mit der Abweichung von den zur Zeit geltenden Bestimmungen, daß das nur da der Fall sein soll, wo „für solche gemischten Transitläger ein dringendes Bedürfnis anzuerkennen ist". Da die Transitläger in erster Reihe der Durchfuhr dienen sollen und da an unserem Platze eine solche Durchfuhr thatsächlich stattfindet, so wird man, falls die angeführten Worte überhaupt eine Bedeutung haben sollen, annehmen dürfen, daß an unserem Platze gemischte Transitläger auch fernerhin zugelassen werden sollen. Aber diese principielle Entscheidung schließt nicht aus, daß nun weiter bei jedem einzelnen Getreidehändler, der die Bewilligung eines gemischten Transitlagers wünscht, die Frage erörtert wird, ob für die Bewilligung „ein dringendes Bedürfnis" anzuerkennen ist. Thatsächlich wird bisher schon in dieser Weise verfahren und in Folge dessen ist die Erlangung eines neuen gemischten Transitlagers äußerst schwierig. Denn wie anders soll das Bedürfnis nachgewiesen werden als durch die thatsächliche Uebung der Durchfuhr. So ergiebt sich der circulus vitiosus: eine Durchfuhr kann nicht stattfinden, weil kein Transitlager bewilligt ist, und ein Transitlager wird nicht bewilligt, weil eine Durchfuhr nicht stattfindet.

Nicht allein aber, daß keine neuen Transitläger bewilligt werden, es wird auch die Frage, ob die bestehenden Transitläger fortzugewähren sind, immer von neuem — so weit uns bekannt alljährlich — geprüft, und wenn im Laufe des Jahres häufige Verzollungen eingetreten sind, so wird angenommen, daß in demselben Maße nur eine unzulässige Verschiebung der Zollzahlung vorliege und mit der Entziehung des Transitlagers vorgegangen, wie denn thatsächlich die Zahl der Transitläger an unserem Platze in den letzten Jahren sehr eingeschränkt worden ist.

Die Prüfung der Berechtigung eines Transitlagers unter dem Gesichtspunkte der Frage, ob es vorzugsweise der Durchfuhr ausländischen Getreides gedient hat, ignorirt aber die Art, wie das Getreidegeschäft sich an unserem Platze abspielt: es hat eine vollständige Theilung der Arbeit Platz gegriffen; diejenigen, welche das Getreide, sei es inländisches, sei es ausländisches, zu Markte bringen, führen es fast nie aus, und diejenigen, welche es exportiren, beziehen es nicht aus dem Hinterlande, sondern kaufen es am Markte. Die Importeure haben immer das Bestreben, ihre Ware sogleich an den Mann, d. h. an den Exporteur oder den Konsumenten (Müller) zu bringen. Entweder geht sie dann auf das Transitlager des Exporteurs oder in die Verzollung durch den Konsumenten.

Es treten aber Konjunkturen ein, die das unmöglich machen und zur Niederlegung zwingen, natürlich im Transit, weil die Verwendung im In- oder Auslande noch nicht feststeht. In diesem Falle bedarf auch der Importeur des Transitlagers. Es wird ihm aber verweigert, weil er nicht den Nachweis fleißigen Exports führen kann. So wird die Gelegenheit zum Import verringert, weil ein rationelles, auf alle Konjunkturen vorbereitetes Geschäft nicht möglich ist, wenn es an einem Transitlager fehlt.

Da wir befürchten müssen, daß in den hier dargelegten Schwierigkeiten noch weitere Verschärfungen eintreten werden, wenn jener Passus „sofern für solche gemischten Transitläger ein dringendes Bedürfnis anzuerkennen ist" Aufnahme in das Zolltarifgesetz findet, so richteten wir unter dem 28. August 1901 eine Eingabe an den Bundesrath, in welcher wir die Bitte aussprachen, es möchten die angeführten Worte im Zolltarifgesetz gestrichen werden. Unsere Bitte war, wie der dem Reichstag zugegangene Entwurf zeigt, erfolglos. Ja in der Zolltarif-

kommission ist die Bestimmung über die Aufnahme der gemischten Privattransitläger für Getreide im Zolltarifgesetz von agrarischer Seite auf das Heftigste angegriffen worden. Wir versuchten durch persönliche Rücksprache mit den Mitgliedern der Zolltarifkommission unserer Auffassung der Frage Gehör zu verschaffen und hatten wenigstens den Erfolg, daß der Entwurf der Regierung nicht ohne weiteres gestrichen wurde, sondern daß man nach einem Vermittelungsvorschlag suchte. Als solcher kam namentlich der Antrag des Grafen Schwerin-Löwitz und Genossen in Betracht, nach welchem zwar die gemischten Transitlager für Getreide aufgehoben werden sollten, aber unter Erweiterung der Befugnisse der reinen Privattransitläger dadurch, daß ihnen die Klausel eingefügt wird „oder zur Verschiffung über See nach dem Zoll-Inlande". Wir mußten uns auch gegen diesen Antrag auf das Entschiedenste aussprechen und haben das zunächst in einer von dem Herrn Handelsminister einberufenen Konferenz, die am 3. Februar 1902 stattfand und demnächst in einer an die Zolltarifkommission des Reichstages gerichteten Eingabe vom 5. Februar 1902 gethan, in welcher wir ausführten:

„Getreide-Transitläger, bei welchen uns nicht die Möglichkeit gegeben ist, das Getreide auch in das Inland binnenwärts einzuführen, haben für unseren Handel keinerlei Werth, und die Interessenten würden, wenn ihnen keine anderen Getreide-Transit-Läger bewilligt werden könnten, wahrscheinlich durchweg darauf verzichten müssen, von solchen Lägern überhaupt Gebrauch zu machen.

Solange der Identitätszwang für Getreide bestand, mußte für das in unsren östlichen Provinzen erzeugte inländische Getreide Absatz im Inlande gefunden werden. Der Erfolg war bekanntlich, daß das inländische Getreide unter einem starken Preisdrucke stand und daß der Zoll selten oder nie in seiner ganzen Höhe zum Ausdruck kam. Mit der Aufhebung des Identitätszwanges änderte sich dies mit einem Schlage. Das inländische Getreide wurde wieder absatzfähig auf dem Auslandsmarkt, und es wurde von dieser Möglichkeit ausgedehnter Gebrauch gemacht, so starker Gebrauch, daß häufig kurz nach der Ernte so große Mengen inländischen Getreides nach dem Auslande über unsere gemischten Transitläger abgesetzt wurden, daß in den letzten Monaten vor Beginn der neuen Ernte der inländische Markt von Getreide nahezu entblößt war. In solchen Fällen mußte für die Versorgung des inländischen Konsums auf die Transitläger zurückgegriffen werden; sei es, daß inländisches Getreide, welches früher auf die Transitläger gebracht worden war, wieder in das Inland zurückgenommen wurde, oder daß ausländisches Getreide durch Verzollung vom Transitlager in den freien Verkehr gesetzt wurde. Die Möglichkeit, vom Transitlager Getreide wieder in das Inland zurückzunehmen, würde man also nur auf die Gefahr hin, dem inländischen Konsum nicht das erforderliche Getreide zuzuführen, verschränken können.

Es kommt hinzu, daß bei der Zufuhr von ausländischem Getreide auf das Transit-Getreide-Lager der Importeur nie mit Sicherheit voraussehen kann, wohin er für das Getreide Absatz finden wird. In der Regel kommt ja das ausländische (ebenso wie das inländische) Getreide auf unsere Transitläger mit dem Zwecke, in das Ausland abgesetzt zu werden. Wenn aber besondere Preisverhältnisse die ausländischen Preise ungenügend erscheinen lassen, während im Inlande hohe Getreidepreise bezahlt werden, so ist natürlich ein Absatz nach dem Auslande ausgeschlossen. Könnte der Importeur Getreide nur mit der Bestimmung, es unter allen Umständen, auch bei den ungünstigsten Preisverhältnissen, nach dem Auslande abzusetzen, einführen, so hieße das eben, er müßte von vornherein auf den Bezug ausländischen Getreides verzichten. Natürlich würde damit das ausländische Getreide in keiner Weise vom inländischen Markte ferngehalten, sondern würde seinen Weg von den russischen Produktionsstätten über die russischen Exporthäfen Libau, Odessa u. s. w. über die großen Importplätze Deutschlands, Hamburg, Bremen u. s. w. sowie über die holländischen und belgischen Häfen nach dem Inlande nehmen.

Das würde für uns aber die schwerste Schädigung aller im Getreidehandel beschäftigten Kaufleute, Arbeiter, der Verkehrsinstitute, wie der Eisenbahnen, der Flußschiffe und endlich auch unserer Rhederei bedeuten; zu Gunsten der uns schon jetzt einen kaum zu bestehenden

Wettbewerb bereitenden Freihäfen Hamburg und Bremen, in denen das Getreide lagern könnte bis zu dem Augenblicke, wo der inländische Konsum seiner bedarf.

Aus diesen Gründen bitten wir den Hohen Reichstag, den vorbezeichneten Antrag des Herrn Grafen von Schwerin-Löwitz und Genossen abzulehnen und uns die gemischten Getreide-Transit-Läger in der Weise, in welcher sie jetzt bestehen, zu belassen".

Die Zolltarifkommission hat bekanntlich in erster Lesung den Antrag Schwerin-Löwitz mit Stimmengleichheit abgelehnt, und es ist demgemäß die Regierungsvorlage angenommen worden. Wir hoffen, daß die gleiche Entscheidung auch in zweiter Lesung und ebenso demnächst im Plenum getroffen werden wird.

Zollkredite für Getreide.

Neben den gemischten Privat-Transitlägern bilden die Zollkredite für Getreide seit Jahren einen Gegenstand heftigster Angriffe von agrarischer Seite, und in dieser Frage trug der am 27. Juli 1901 veröffentlichte Zolltarifentwurf den agrarischen Wünschen Rechnung, indem nach § 10 zwar auch weiterhin, wie das bisher allgemein der Fall war, die Zölle für Waren jeder Art gegen Sicherheitsleistung zinslos gestundet werden sollen, während für die Folge diese Stundung für Getreide, Hülsenfrüchte, Raps und Rübsen, sowie für die daraus hergestellten Erzeugnisse nicht mehr stattfinden soll. Es wird also hier eine Ausnahmebestimmung für Getreide u. s. w. vorgeschlagen, für die nach unsrer Meinung keinerlei sachliche Berechtigung vorliegt. Wir haben uns schon in früheren Jahren in mehrfachen Eingaben an den Bundesrath unter ausführlicher Begründung gegen diese dem Getreide u. s. w. zugedachte Ausnahmestellung ausgesprochen, und wir säumten nicht, nach Veröffentlichung des Zolltarifgesetzentwurfes unsre Auffassung in einer Eingabe, die das Datum des 4. September 1901 trägt, nochmals darzulegen, haben auch, nachdem der Entwurf in einer in dieser Frage unveränderten Fassung an den Reichstag gelangt war, in mündlichen Darlegungen bei einer Reihe von Mitgliedern der Zolltarifkommission versucht, nachzuweisen, daß namentlich die in dem Entwurf vorgesehene Verzinsung des Getreides während der Dauer der Lagerung auf dem Privat-Transitlager in zolltechnischer Hinsicht nach unsrer Meinung undurchführbar sei, jedenfalls aber zu einer Belästigung des Handels führen müsse, deren Größe außer allem Verhältnis zu dem etwaigen Aufkommen an Zinsen stehe. Wir baten deshalb in erster Reihe, die fragliche Bestimmung ganz zu streichen, wenn das aber nicht geschehe, wenigstens zu bestimmen, daß der Zoll erst mit der Ueberführung der Ware in den freien Verkehr fällig werde. Einstweilen hat, wie ja nicht anders zu erwarten, die Zolltarifkommission die Regierungsvorlage unverändert angenommen.

Allgem. Bedingungen für den Getreidehandel.

Auf dem Gebiete unsres lokalen Getreidehandels ist von einem weiteren Ausbau unsrer „Allgemeinen Bedingungen für den Kauf von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Sämereien und Kleie" zu berichten. Um Meinungsverschiedenheiten zu beseitigen, die über die Größe der aus Kleesaaten und anderen Sämereien zu entnehmenden Proben entstanden waren, haben wir einen Nachtrag VII zu den bezeichneten Bedingungen erlassen, nach welchem bei den genannten Sämereien der Käufer bei einer Partie von rund 200 Centner eine Probe bis zu $2^1/_2$ kg, bei kleineren Partien nur entsprechend kleinere Proben nehmen darf.

b. Mühlenindustrie.

Mühlenregulativ.

Das neue, am 1. Januar 1900 in Kraft getretene Mühlenregulativ hat eine wesentliche Einschränkung des deutschen Mehlexports zur Folge gehabt. Von den beiden an unsrem Platze bestehenden Großmühlen hat die eine seit dem Erlaß des Regulativs den Export ganz aufgegeben, die andre hat uns erklärt, daß sie ihn, obgleich ein Gewinn dabei nicht mehr zu erzielen ist, nur noch aufrecht erhält, weil sie hofft, daß ein die Exportmüllerei und durch deren Wettbewerb um Absatz im Inlande auch die für das Inland arbeitende Müllerei so schwer bedrückendes Regulativ bald wieder einem solchen weichen wird, bei dem die Exportmüllerei bestehen kann. Wir haben in einer Eingabe vom 6. Juni 1901 dem Bundesrath die Mängel dargelegt, welche das Regulativ hat und unter dem 19. Juni 1901 dem Herrn Handelsminister auf dessen Anfrage noch genauer ziffernmäßig dargelegt, warum unter dem neuen Regulativ ein Export von Mehl seitens der hiesigen Mühlen nicht stattfindet. Die

Angelegenheit ist, so weit uns bekannt, gegenwärtig immer noch Gegenstand der Erwägungen bei den maßgebenden Stellen. Es wäre aber dringend zu wünschen, daß diese Erwägungen recht bald zum Abschluß kämen, denn sonst findet, wie wir in der erwähnten Eingabe an den Herrn Handelsminister darlegten, „ein neues Regulativ eine Exportmüllerei, der geholfen werden könnte, überhaupt nicht mehr vor“.

Zölle auf Oelsaaten.

Im Zolltarifentwurf ist für Rapssaat und Rübsen eine Zollerhöhung von 2 auf 3 Mk. und für Leinsaat die Einführung eines Zolles von 0,75 Mk. für 100 kg vorgesehen. Von den Oelmühlen könnten diese Zölle in keinem Falle getragen werden, denn die in der Oelmühlenindustrie erzielten Gewinne reichen schon unter den bisherigen Verhältnissen kaum aus für eine auch nur mäßige Verzinsung des in ihr investirten Kapitals. Eine Erhöhung des Zolles auf Rapssaat und Rübsen und die Einführung eines solchen auf Leinsaat würde deshalb die Oelmüllerei schwer schädigen und eine ganze Reihe von Unternehmen zur Liquidation zwingen. Der Landwirthschaft aber könnten die beantragten Zollerhöhungen keinen Nutzen bringen, weil der Anbau von Rapssaat und Rübsen von Jahr zu Jahr zurückgeht, hauptsächlich wohl deswegen, weil diese Oelfrüchte mehr als andre Feldfrüchte unter der Unbill der Witterung leiden und daher ihre Kultur unter den klimatischen Verhältnissen Deutschlands mit großem Risiko verbunden ist. Leinsaat aber wird in Deutschland in nennenswerther Menge überhaupt nicht gebaut, und es wird darin wohl kaum, auch unter Einführung des beabsichtigten Zolles, eine Aenderung eintreten, weil auch bei dieser Frucht die bestehenden Boden- und klimatischen Verhältnisse einen gewinnbringenden Anbau ausschließen. Unter näherer Darlegung dieser Verhältnisse haben wir den Reichstag unter dem 12. Februar 1902 gebeten, von der Einführung eines Zolles auf Leinsaat, sowie von der Erhöhung des Rapszolles abzusehen.

c. Holzhandel.

Russischer Holzausfuhrzoll.

Als im April 1901 in der Presse Mittheilungen darüber auftauchten, daß die russische Regierung beabsichtige, einen Ausfuhrzoll auf Rohholz einzuführen, haben wir nicht gezögert, in einer Denkschrift die Wichtigkeit der für uns bei einer solchen Maßnahme in Frage kommenden Interessen darzulegen. Der Ausfuhrzoll ist nicht in Kraft getreten; ob die Zeitungsnachrichten irrthümlich waren oder ob die russische Regierung den ins Auge gefaßten Plan wieder hat fallen lassen, ist uns nicht bekannt geworden.

Zolltarifgesetzentwurf.

Tief in das Leben unsres Holzhandels einschneidend würden die Neuerungen sein, welche in dem Zolltarifgesetzentwurf dem Holzhandel zugedacht sind. Wir nahmen sogleich nach der Veröffentlichung des Entwurfs Veranlassung, die Handelsvorstände der östlichen Provinzen zu einer Besprechung nach Danzig einzuladen, um zu dem Entwurf Stellung zu nehmen. Die zahlreich besuchte Versammlung fand am 29. August 1901 statt, und wir haben dann unter dem 4. September 1901 auf Grund der gefaßten Beschlüsse dem Herrn Reichskanzler unsre Wünsche wie folgt vorgetragen:

I. Zolltarifgesetz.

1. In § 9 Ziffer 2 Abs. 2 wird die Festsetzung des Nachlasses an dem zur Last geschriebenen Zoll für die Abfälle, die bei der Bearbeitung von Bau- und Nutzholz in den Transitlägern entstehen, wenn die Hölzer in das Zollausland ausgeführt werden, dem Bundesrathe zugesprochen, während in dem geltenden Zolltarifgesetze diese Abfälle im Gesetz selbst festgesetzt sind (§ 7 Ziffer 2 Abs. 2). Die Inhaber der Transitläger müssen den allergrößten Werth darauf legen, daß die Bemessung der Zollvergütung für Abfälle eine festgeregelte ist, mit der sie bei ihren Geschäften, die doch vielfach auf lange Zeit hinaus abgeschlossen werden, rechnen können, ohne einer plötzlichen Abänderung durch die Zollbehörde ausgesetzt zu sein.

Die Aufnahme fester Prozentsätze in das Gesetz ist durch die Novelle zum Zolltarifgesetze vom Jahre 1885 erfolgt, und es geht aus den damals gepflogenen Verhandlungen hervor, daß die Reichstagskommission bei der Aufnahme einstimmig war. (Verhandlungen des Reichstages 1884/85, 72. Sitzung, Seite 1998.) Es ist uns nicht bekannt geworden, daß sich inzwischen Mißstände ergeben hätten, welche die Festsetzung der Prozentsätze durch den Bundesrath geboten erscheinen ließen. Aus den oben angeführten Gründen bitten wir deshalb, es bei den bestehenden Bestimmungen, auch bezüglich der Höhe der Prozentsätze, in die sich die gesammte Schneidemühlenindustrie eingelebt hat, zu belassen.

2. Im geltenden Zolltarifgesetz ist ferner bestimmt, daß für Bau- und Nutzholz, welches auf Flößen eingeht und auf Begleitschein 1 weiter gesendet wird, der Bundesrath eine Erleichterung in den allgemein vorgeschriebenen Abfertigungsformen anordnen kann (§ 7 Ziffer 2 Abs. 3), eine Ermächtigung, von welcher der Bundesrath in der That Gebrauch gemacht hat. (Bekanntmachung vom 24. 5. 80, Centralblatt fürs D. R., Seite 394.) Die Bestimmung fehlt im neuen Zolltarifgesetzentwurf. Wir bitten dringend, sie ebenfalls wieder aufzunehmen, da sie sich für den Holzverkehr als durchaus förderlich erwiesen hat.

2. Zolltarif.

1. Grundsätzlich müssen wir uns gegen die in den Positionen 73 bis 75 und 79 vorgenommene Trennung der Hölzer in harte und weiche aussprechen.

Zunächst steht die Subsumtion der einzelnen Holzarten unter die Begriffe hartes und weiches Holz noch keineswegs unzweideutig fest. Auch wenn aber darüber volle Klarheit herrschte, so würde doch für die Zollbeamten die Erkennung der einzelnen Holzarten in den Transporten, welche, von der Grenze kommend, meist einen langen Wasserweg hinter sich haben, sehr schwierig und eine zollamtliche Behandlung ohne Vermehrung des Beamtenpersonals nicht möglich sein. Weisen doch selbst die Motive zum Zolltarifentwurf von 1879 (Reichstagsdrucksache Nr. 132 A, Seite 809) darauf hin, daß eine Unterscheidung zwischen harten und weichen Hölzern vom zolltechnischen Standpunkte aus nicht räthlich sei, weil die Transporte zu Wasser und zu Lande nicht selten in gemischten Holzarten bestehen.

Für die Holzhändler bedeutete die Unterscheidung die Führung der doppelten Anzahl von Conten für die Transitläger und somit möglichenfalls die Vermehrung ihres Hülfspersonals.

Dabei würde aber der Nutzen der Unterscheidung sowohl für den Fiskus wie für die inländischen Produzenten von hartem Holze ein minimaler sein, denn der Menge nach ist das Verhältnis des Imports von weichem und hartem Holze etwa wie 16 : 1; in Danzig im besondern ist es im Durchschnitt der letzten drei Jahre 81 : 19 gewesen. Hierbei kommt aber noch in Betracht, daß der größte Theil des importirten harten Holzes — in der Hauptsache Eichenholz — lediglich Transitware ist; im Inlande bleiben im wesentlichen nur Eisenbahnschwellen, also ein Artikel, dessen Zoll fast ausschließlich den Fiskus trifft. Die deutschen Holzproduzenten haben bei ihrer Forderung von höheren Zöllen für hartes Holz namentlich Eichenholz im Auge, da die meisten übrigen Laubhölzer — Buche, Birke ꝛc. — bei der Einfuhr eine ganz untergeordnete Rolle spielen: Buchenholz insbesondere wird in Deutschland über den eigenen Bedarf hinaus erzeugt. Da aber, wie dargelegt, auch für Eichenholz die in Aussicht genommenen höheren Zölle nur eine geringe Bedeutung haben, andererseits aber die Erschwernisse, welche sowohl für den Holzhandel wie für die Zollverwaltung mit der Unterscheidung von hartem und weichem Holze verknüpft sind, stark ins Gewicht fallen und endlich Eichenholz überhaupt nur in Verbindung mit weichem Holz auf dem Wasser transportirt werden kann, und deshalb, wie bereits hervorgehoben, die zolltechnische Behandlung Schwierigkeiten bereitet, so dürfen wir wohl für unsre Bitte, die Unterscheidung wieder fallen zu lassen, auf Berücksichtigung hoffen.

2. In dem bestehenden Vertragstarif ist das Verhältnis der Zollsätze für Rohholz, beschlagenes und gesägtes Holz 1 : 1½ : 4. Sehen wir von den höheren Sätzen, welche für hartes Holz vorgesehen sind, ab, so ist dieses Verhältnis im Entwurf auf 1 : 2½ : 6¼ erhöht worden.

Wir bitten dringend, es bei dem bisherigen Verhältnis zu belassen. Für den ostdeutschen Holzhandel würde namentlich die Erhöhung der Verhältniszahl für weiches beschlagenes Holz ein schwerer Schlag sein. Denn sie würde nicht nur dessen Import selbst stark vermindern, sondern auch den Import von hartem Holz ungünstig beeinflussen, weil weiches beschlagenes Holz in großem Umfange zugleich als Trägerholz für hartes Holz dient.

3. In den Positionen 81 (Naben, Felgen, Speichen) und 82 (Stabholz), von denen namentlich die letztere für den ostdeutschen Holzhandel von großer Wichtigkeit ist, sind anders wie im geltenden Tarif, der für beide Positionen Maß- und Gewichtszölle darbietet, nur Gewichtszölle festgesetzt. Die Artikel dieser Positionen kommen nach Ostdeutschland zu einem großen Theil auf dem Wasserwege und eine Verwiegung der Artikel ist deshalb nicht angängig; ihre Verzollung kann nur nach Maß erfolgen. Wir bitten deshalb, auch für diese Artikel die in dem geltenden Tarif vorgesehene alternative Verzollung wieder einzuführen.

Die gleichen Ausführungen haben wir demnächst auch in unsre Denkschrift an den Reichstag, von der im ersten Abschnitt berichtet ist, übernommen.

Holzlagergeld. Wir haben bereits im Abschnitt V mitgetheilt, daß für die Lagerung des Holzes unterhalb der Plehnendorfer Schleuse eine monatliche Abgabe von 0,2 Pfennig für jedes Quadratmeter Lagerfläche eingeführt worden ist. Die Ausführungsvorschriften zur Erhebung dieser Abgabe bestimmen, übereinstimmend mit den von uns gemachten Vorschlägen, daß Stellen in den Liegeflächen, die eine geringere Wassertiefe als ein Meter bei mittlerem Wasserstande haben, bei Feststellung der Abgabe außer Ansatz bleiben, sofern diese flachen Stellen auch thatsächlich nicht zur Holzlagerung benutzt werden und dementsprechend abgegrenzt sind, sowie ferner, daß für Liegeflächen, die auf dem Transport von Flößen nach deren Bestimmungsstelle auf wenige Tage eingeräumt werden müssen, keine Abgabe zu entrichten ist.

Vertheilung der Holzlagerplätze.

Die Vertheilung der Holzlagerplätze ist bekanntlich bisher von dem Herrn Polizei-Präsidenten bewirkt worden, und die zum Zwecke der Vertheilung getroffenen Einrichtungen haben sich durchaus bewährt. Im Zusammenhange mit der Einführung des neuen Lagergeldes wurde aber vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt, daß diese Vertheilung für die Folge durch die Königliche Hafen-Bauverwaltung erfolgen solle. Hiergegen mußten wir uns auf das Entschiedenste aussprechen. In unserem unter dem 23. August 1901 zur Angelegenheit erstatteten Bericht führten wir aus:

> Wir sehen davon ab, daß dazu zunächst eine Abänderung des § 39 der Hafen-Polizei-Verordnung vom 28. 12. 98 erforderlich wäre, da nach diesem Paragraphen die Vertheilung der Holzlagerplätze von der Hafenpolizeibehörde vergenommen wird. Entscheidend für uns ist, daß diese Vertheilung in zweckentsprechender Weise nur von einer Behörde ausgeführt werden kann, die sich in täglicher lebendiger Fühlung mit dem Holzverkehr befindet. Als solche kann aber nach Lage der Sache nur die Hafen-Polizei-Behörde in Frage kommen. Ihr steht in dem Hafeninspektor und den ihm untergeordneten Strom-Polizei-Beamten, von denen der erstere nahezu täglich das ganze ihm unterstellte Gebiet vom Weichselbahnhof bis zur Einlage befährt, ein Personal zur Verfügung, das durch den täglichen Augenschein genau über das Bedürfniß der einzelnen Firmen nach Lagerplatz unterrichtet ist, vor allem — durch die Beobachtungen der Bewegung und Zufuhren der Hölzer oberhalb der Plehnendorfer Schleuse und durch den Verkehr mit den Holzkapitänen und Traftenführern — aber auch darüber, welchen Bedarf die einzelnen Firmen für eine weiter entfernt gelegene Zeit zufolge der von ihr erwarteten Zufuhren haben werden. Diese intime Fühlung mit den Bedürfnissen des Verkehrs macht der Polizei-Behörde die Vertheilung der Lagerplätze zu einer verhältnismäßig leichten Aufgabe. Ueberaus schwer aber würde diese Aufgabe für eine Behörde wie die Hafenbauverwaltung sein, die mit dem Verkehr als solchem und in seinen Einzelheiten so gut wie nichts zu thun hat. Sie würde eine überaus dornenvolle Aufgabe übernehmen, da sie, mag sie auch für ihre Lösung die größte Mühe aufwenden, doch es den einzelnen Holzinteressenten nicht zu Dank machen könnte. Es kommt hinzu, daß die täglichen Bedürfnisse des Verkehrs eine dauernde Fühlung mit der die Vertheilung der Plätze bewirkenden Behörde auch von Seiten der Interessenten erforderlich machen. Eine solche Fühlung ist bei der in Danzig, wo auch die Holzfirmen ihren Sitz haben, domizilirten Polizei-Direktion und ihren oben bezeichneten Unterorganen leicht möglich, bei der Hafenbauverwaltung, die ihren Sitz in dem eine Meile von Danzig entfernten Neufahrwasser hat, aber aufs äußerste erschwert.
>
> Die bisher vorgetragenen Bedenken richten sich gleichmäßig gegen die Vertheilung der Plätze, welche zu dauernder und derjenigen, welche zu vorübergehender Lagerung von Holz bestimmt sind. Ganz besonders schwerwiegende Bedenken sind aber noch bezüglich der letzteren zu erheben
>
> Die Plätze, welche zur vorübergehenden Lagerung bestimmt sind, dienen z. B. gleichzeitig auch dem Anlegen von Schiffsgefäßen. Schwierigkeiten entstehen daraus nicht, weil es ja dieselbe Behörde, die Hafenpolizei ist, welche einen bestimmten Platz entweder zum Anlegen eines Holztransportes oder eines Schiffsgefäßes anweist. Wenn aber die Anweisung der Holzliegeplätze in die Hände der Hafenbauverwaltung verlegt wird und die Anweisung der Schiffsliegeplätze in den Händen der Polizeibehörde verbleibt, so sind Konflikte zwischen beiden unvermeidlich. Man denke nur an den Fall, daß derselbe Platz von der einen Behörde einem Holztransport, von der andern einem Schiff zum Anlegen angewiesen worden ist. Wir haben es bei der Wichtigkeit dieser Frage für erforderlich gehalten, mit dem Herrn Polizei-Präsidenten Rücksprache zu nehmen und von ihm allerdings eine Antwort erhalten, die unsre Bedenken nur noch verstärken kann. Er erklärte nämlich, zu solchem Kompetenzkonflikte könne es nicht kommen, denn als Vertreter der Polizeigewalt müsse er die volle Verfügung über die nicht zur dauernden Lagerung von Holz ein für allemal bestimmten Wasserflächen behalten und er werde die vorübergehende Lagerung von Holz in den seiner Aufsicht unterstellten Wasserflächen nicht dulden
>
> Das hieße aber, der Holzlagerung einen großen Theil der von ihr bisher benutzten Lagerflächen, insbesondere die am rechten Weichselufer von Plehnendorf bis zur Mottlaumündung gelegenen Flächen (d. i. die, welche namentlich zur vorübergehenden Lagerung benutzt werden), der Holzlagerung entziehen, und das würde eine so bedeutende Einschränkung der Lagerflächen bedeuten, daß der Holzhandel, der überhaupt und namentlich, soweit er Brakstellen braucht, auf die Flächen unterhalb Plehnendorf für die mit unvermeidlichen Transportpausen häufig verbundenen Zuführungen von Hölzern zu den Schiffen angewiesen ist, in die schwerste Bedrängnis käme Wenn aber dringende Noth doch ein Anlegen von Holz in den fraglichen Flächen erforderlich machen sollte, so werden dazu erst Verhandlungen mit der Polizei-Direktion nothwendig sein, und in der Zeit, die vergehen muß, wenn die Wünsche der Interessenten erst durch die Vermittlung der Hafenbaubehörde an die Polizei-Direktion gelangen, kann an dem Schutz suchenden Holze schwerster Schaden entstanden sein. Die Kosten der geschaffenen verwickelten Zuständigkeitsverhältnisse hätte also der Verkehr zu tragen.

Unsre Einwendungen gaben Veranlassung, daß zur Erörterung der Angelegenheit von dem Herrn Ober-Präsidenten auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten eine Besprechung aller betheiligten Behörden anberaumt wurde. Die Besprechung fand am 6. Februar 1902 statt. Es wurde in ihr die Frage angeregt, ob eine Scheidung der Befugnisse der Hafen-Bauverwaltung und der Hafen-Polizeiverwaltung etwa in der Weise

eintreten könne, daß die Bauverwaltung denjenigen Hölzern die Liegeplätze zuweist, welche zu längerer Lagerung bestimmt sind, und die Polizeiverwaltung denjenigen Hölzern, für welche nur eine kurze, abgabenfreie Lagerung in Aussicht genommen ist. Dieser Gedanke erscheint uns schon deswegen undurchführbar, weil die Grenze zwischen den Hölzern der bezeichneten Kategorien eine durchaus flüssige ist.

Die Angelegenheit harrt zur Zeit noch der Erledigung.

d. Wein.

Schaumweinsteuer.

Wir erachten die Doppel-Kontrole, welcher der Schaumwein zum Zwecke der Steuererhebung nach den Beschlüssen der Reichstagskommission unterworfen werden soll — Steueraufsicht über die Schaumweinkellereien und daneben Zollmarken auf den Schaumweinflaschen bis zum Verbrauch — für zu weit gehend und meinen, daß die Zollmarken neben der Kellerkontrole entbehrlich sind. Einen weiteren Mangel des Gesetzentwurfes über die Schaumweinsteuer erblicken wir darin, daß der deutschen Schaumweinindustrie durch die Steuerkontrole über ihre Betriebe Kosten aufgebürdet werden, welche der Schaumwein-Industrie in Luxemburg erspart bleiben; das erscheint als eine um so schwerere Schädigung der deutschen Industrie, als die Industrie in Luxemburg, das dem deutschen Zollverein, aber nicht dem deutschen Reich angehört, von jeder Kontrole frei bleibt und Schaumwein beim Uebergang aus Luxemburg nur die indirekte Steuer, nicht aber den deutschen Zoll zu entrichten hat. Wir haben Ausführungen dieses Inhalts, welche die Handelskammer Wiesbaden dem Reichstag vorgetragen hat, in einer Eingabe vom 27. März 1902 unterstützt.

e. Bernsteinwarenfabrikation.

Bernsteindrechslergenossenschaft.

Nach dem Statut der hiesigen Bernsteindrechsler-Genossenschaft können Genossenschaftsmitglieder nur werden Mitglieder der hiesigen Bernsteindrechsler-Innung, deren Wittwen, sofern bei ihnen gewisse Voraussetzungen zutreffen, und Inhaber von Betrieben, deren technischer Leiter ein von der Innung geprüfter Bernsteindrechslermeister ist. Zufolge dieser Bestimmung ist die größte hiesige Bernsteinwarenfabrik, auf die mindestens die Hälfte des hier verarbeiteten Bernsteins entfällt, weil ihr Inhaber eine Frau ist, in der Genossenschaft thatsächlich unvertreten, denn wenn sie auch einen ihrer Arbeiter formell mit ihrer Vertretung beauftragt hat, so ist dieser eben doch nur ein „Strohmann", während der eigentliche Leiter und Geschäftsführer des Betriebes, der für die Vertretung der Firma in der Genossenschaft der allein Berufene wäre, diese Vertretung nicht ausüben darf, weil er Kaufmann ist. Wir haben in verschiedenen Eingaben an den Herrn Regierungs-Präsidenten dahin zu wirken gesucht, daß aus der Genossenschaft ein von der Innung gänzlich unabhängiges Institut gemacht werde, was ohne Schwierigkeit möglich wäre, da die Königlichen Bernsteinwerke es in der Hand haben, zu erklären, daß sie den Vertrag über die Lieferung von Bernstein nur mit einer so organisirten Genossenschaft fortsetzen werden. Eine Entscheidung ist in der Angelegenheit bislang noch nicht getroffen worden.

f. Kohlenhandel.

Englischer Kohlenausfuhrzoll.

Eine uns unter dem 25. Juni 1901 zugegangene Anfrage der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung, welche Einwirkungen der englische Kohlenausfuhrzoll auf die Einfuhr und Preisstellung englischer Kohlen ausgeübt habe, beantworteten wir unter dem 11. Juli 1901 dahin, daß solche Einwirkungen nicht festzustellen seien.

g. Baumaterialien u. s. w.

Differenzial-Zölle.

Der Zolltarifentwurf beseitigt alle bisherigen tarifarischen Begünstigungen der seewärtigen Einfuhr; es genießen solche Begünstigungen z. B. die Artikel Salz, gesägte Blöcke und grobe Steinmetzarbeiten, sowie Dachschiefer. Von Salz wird gegenwärtig ein besonderer Zoll, wenn es seewärts eingeht, nicht erhoben; der Entwurf sieht einen Zoll von 80 Pfennig für 100 kg vor. Gesägte Blöcke und grobe Steinmetzarbeiten sind bei seewärtigem Eingange jetzt ebenfalls

frei; im Tarifentwurf werden diese Artikel verschiedenen Tarifstellen, die aber das Gemeinsame haben, daß die Zollfreiheit der seewärtigen Einfuhr beseitigt wird, zugeordnet. Dachschiefer endlich unterliegt nach dem geltenden Tarif bei seewärtigem Eingange einem Zolle von 50 Pfennig für 100 kg, während der Zoll bei der Einfuhr über die trockne Grenze 1,50 Mk. beträgt. Der Entwurf bemißt beide Zollsätze auf 1,25 Mk.

Was das Salz betrifft, so bedeutet der in Aussicht genommene Zoll eine solche Vertheuerung des seewärts eingehenden Salzes, daß unserem Salzimporthandel ein fernerer Wettbewerb mit den deutschen Salinen nicht mehr möglich sein würde. Das würde zugleich einen empfindlichen Schlag gegen unsere Rhederei bedeuten, für die der Import von englischem Siedesalz einen immerhin ins Gewicht fallenden Theil ihres Frachtenverkehrs darstellt. Der neu einzuführende Zoll erscheint aber um so entbehrlicher, als an sich, wie die Handelsstatistik zeigt, der Salzimport nach Deutschland von Jahr zu Jahr zurückgeht, während der Export deutschen Salzes steigt. Zudem bildet jener Import nur einen verhältnismäßig unbedeutenden Bruchtheil des deutschen Exportes.

Was die übrigen der oben genannten Artikel betrifft, so kommt ihre Einfuhr namentlich der kleinen Segelschiffahrt zu Gute, für die der Import jener Artikel von solcher Bedeutung ist, daß sie für sie schwerlich einen Ersatz finden könnte. Außerdem könnte auch für diese Artikel der Erfolg der ins Auge gefaßten Zollmaßnahmen nur sein, daß die seewärtige Einfuhr bedeutend zurückginge oder ganz aufhörte, was für die Verbraucher in den Küstenprovinzen eine Vertheuerung der Waren bedeutete, die um so bedauerlicher wäre, als dafür in den Interessen der inländischen Erzeugung kein ausreichender Anlaß gefunden werden kann.

Aus diesen Gründen haben wir den Reichstag gebeten, bei der Festsetzung des neuen Zolltarifs der seewärtigen Einfuhr die bisherigen Tarifbegünstigungen zu erhalten.

b. Rhederei.

Englische Leuchtfeuerabgaben.

Bereits im Jahre 1898 haben wir den Herrn Reichskanzler auf die Härten hingewiesen, welche der im Herbst des genannten Jahres eingeführte englische Leuchtfeuerabgabentarif für die Ostseerhederei bringt und ihn gebeten, für eine Milderung dieser Härten einzutreten. Es wurde uns damals der Bescheid, daß die englische Regierung den Wirkungen des Tarifs auf den baltischen Handel bereits ihre Aufmerksamkeit zugewandt habe, jedoch vor Ablauf einer gewissen Zeit, welche die Folgen des Tarifs zu erkennen ermögliche, nicht in der Lage sei, einer Abänderung näher zu treten. Unter dem 16. August 1901 ging uns nunmehr vom Herrn Handelsminister die Anfrage zu, ob es sich vielleicht empfehle, zu bestimmen, daß für Schiffe, die ausschließlich im Verkehr mit zeitweilig durch Eis gesperrten Häfen beschäftigt sind, die Jahresmaximalabgabe auf das Vier- bis Fünffache des Einheitssatzes für foreign-going ships herabgesetzt wird. Wir mußten diese Frage verneinen. Die Angelegenheit ist dann im Februar 1902 auf der Jahresversammlung des Deutschen Nautischen Vereins erörtert worden, und man darf nach den dort von dem Vertreter der Reichsregierung abgegebenen Erklärungen hoffen, daß sie wenigstens bis zu einem gewissen Grade so entschieden werden wird, wie es den Interessen der Ostseerhederei entspricht.

Tarif für den Kaiser Wilhelm-Kanal.

Die Frist, für welche durch das Gesetz vom 20. Juni 1899 die Festsetzung des Gebührentarifs für den Kaiser Wilhelm-Kanal dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath überlassen ist, läuft mit dem 30. September 1902 ab. Es muß deshalb für ihre Verlängerung noch in der gegenwärtigen Session des Reichstages eine Vorlage eingebracht werden. Zur Vorbereitung dieser Vorlage ging uns unter dem 16. Oktober 1901 von dem Herrn Handelsminister ein Fragebogen zu, dessen Inhalt sich zugleich aus unserer nachstehend mitgetheilten Antwort, die vom 26. Oktober 1901 datirt ist, ergiebt:

> Eine Steigerung des Verkehrs, die auf den Einfluß des Kaiser Wilhelm-Kanals zurückzuführen wäre, ist in Danzig nicht zu bemerken gewesen.
>
> Seit 1898 ist zu den hiesigen regelmäßigen Dampferlinien eine neue Linie nach Hamburg hinzugetreten, die aber lediglich die schon von früher bestehende Linie konkurrenzirt und daneben den Verkehr der Dampfer, die früher wild zwischen hier und Hamburg fuhren, zu einem großen Theil an sich gezogen hat. Es benutzen z. B. alle

von Danzig nach der Nordsee ausgehenden Dampferlinien den Kanal, für die der Weg durch den Kanal überhaupt in Betracht kommt, mit Ausnahme der Huller Linie und der Amsterdamer Linie. Auch diese Linien würden sich bei einer Verbilligung der Kanalgebühren voraussichtlich dem Kanalverkehr zuwenden. -- Stark angewachsen ist der erst durch den Kanal ermöglichte Leichterverkehr. Er findet namentlich mit Bremen, Vegesack, Emden, Ruhrort und Duisburg statt. Die Leichter bringen in der Hauptsache westfälische Kohle, daneben Phosphatmehl und Eisen. Ihre Ausfracht besteht ausschließlich aus Holz aller Art. Ueber die Einfrachten liegen uns die folgenden Aufzeichnungen vor:

1898:	1710	Tonnen	Kohlen,
1899:	10744	„	„
	625	„	Phosphat,
1900:	5382	„	Kohlen,
	600	„	Eisen,
	2700	„	Phosphatmehl,
1901: (bis 22. 10.):	9442	„	Kohlen,
	849	„	andere Güter.

In der Art der Güter, für welche der Kanal benutzt wird, hat sich seit unserem in dem Erlaß Ew. Excellenz erwähnten Berichte vom 17. August 1898*) eine Veränderung nicht ergeben, abgesehen davon, daß die Schiffe, welche westfälische Kohle — solche wird ausschließlich von der Kaiserlichen Werft bezogen — bringen, jetzt den Kanal benutzen, und außerdem die Schiffe, welche mit Yorkshire-Kohle (von Boston und Kings-Lynn), sowie mit Anthracitkohle von der Westküste Englands kommen.

Daß, wie in dem Ministerial-Erlaß ausgeführt, die Elbhäfen keine Steigerung des Kanalverkehrs, sondern einen relativen Rückgang aufweisen, erklärt sich daraus, daß sie schon 1898 alles, was sie an Schiffen nach der Ostsee zu schicken hatten, durch den Kanal gehen ließen; dieser Verkehr war also schon damals auf dem Sättigungspunkt angelangt. Jede Steigerung des Gesamtkanalverkehrs mußte daher naturgemäß den anderen Häfen zu Gute kommen.

Der Elb-Trave-Kanal hat Lübeck auf Kosten von Stettin Verkehr zugeführt. Namentlich unser Verkehr von Melasse nach der Mittel-Elbe nimmt jetzt den Weg über Lübeck, wäheend er sich früher über Stettin bewegte; dasselbe gilt von einem Theil des Schwellenverkehrs nach Mitteldeutschland.

Der Verkehr nach Westdeutschland stellt sich durch den Dortmund-Ems-Kanal immer noch theurer als über die niederländischen Häfen.

Die Kanalgebühren sind heute noch höher, als sich im Verkehr mit Häfen westlich der Weser die Ersparnis an den reinen Betriebskosten eines Dampfers stellt; wenn deshalb also der Bruttogewinn der Dampfer, wie bei weiterem Herabgehen der z. Z. schon außerordentlich gedrückten Frachten zu erwarten, auf Null herabsinkt, so werden jene Dampfer selbstverständlich den Kanal nicht mehr benutzen. Uebrigens ist zu bemerken, daß in Folge der gesunkenen Kohlenpreise die Ersparnis an Betriebskosten bei Benutzung des Kanalweges jetzt nicht mehr so hoch ist, wie im Vorjahre.

Unsre Rheder stehen nach wie vor auf dem Standpunkte, daß sie die Eintheilung der Nordseehäfen in drei Zonen und darnach eine Staffelung der Kanalgebühren wünschen.

Einheitliches Ruder-kommando.

Die Frage der Einführung eines einheitlichen Ruderkommandos in der deutschen Handelsmarine, welche seit mehr als zwei Jahrzehnten den Gegenstand von Verhandlungen auf jeder Jahresversammlung des Deutschen Nautischen Vereins gebildet hat, scheint sich nunmehr einer Lösung in dem Sinne zu nähern, daß durch Kaiserliche Verordnung ein einheitliches Kommando eingeführt werden wird. So entschieden wir auch im allgemeinen auf dem Standpunkt stehen, daß es wünschenswerth ist, ein behördliches Eingreifen in private Verhältnisse so lange hintanzuhalten, als nicht eine unabweisbare Nothwendigkeit für ein solches Eingreifen vorhanden ist, so liegt doch nach unsrer Meinung hier eine solche Nothwendigkeit vor; und wir haben dieser Meinung sowohl auf dem Nautischen Vereinstage, wie auch dem Verein Hamburger Rheder gegenüber, der von uns ein Eintreten für das Kommando „rechts“ und „links“ verlangte, Ausdruck gegeben.

Stilobake.

Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten ging uns unter dem 20. Januar 1902 die Anfrage zu, ob die Stilobake zweckmäßig durch ein Leuchtfeuer in Verbindung mit einer Nebelsignalstation zu ersetzen wäre. Wir haben diese Frage unter Hinweis auf die Unfälle, welche in der letzten Zeit an der in Frage kommenden Küstenstrecke (östlich Leba) zu verzeichnen gewesen sind, bejaht.

VIII. Verschiedenes.

Auktionswesen.

Der Herr Minister für Handel und Gewerbe beabsichtigt, auf Grund des § 38 Absatz 1 der Gewerbeordnung Vorschriften über den Umfang der Befugnisse und Verpflichtungen sowie über den Geschäftsbetrieb der Auktionatoren zu erlassen. Ein von dem Kommissar des Herrn Ministers vorgelegter Entwurf wurde in einer am 7. Dezember 1901 abgehaltenen Konferenz

*) Siehe Jahresbericht für 1898, Seite 30.

einer Erörterung unterzogen. Es fand zunächst eine Besprechung des Entwurfs im ganzen statt, bei der wir auf die besonderen an unsrer Börse hinsichtlich der für diese angestellten Versteigerer obwaltenden Verhältnisse aufmerksam machten Für unsre Börse lohnt sich die Anstellung besonderer Handelsmäkler nicht. Es liegt das zum Theil an den Vorschriften des Börsengesetzes vom 22. Juni 1896, das den Handelsmäklern alle amtlichen Eigenschaften entzogen hat. Andererseits aber können nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches Selbsthülfeverkäufe von Sachen, die einen Börsen- oder Marktpreis haben, nur durch Handelsmakler oder in Ermangelung solcher durch Beamte, die zu Versteigerungen befugt sind, angeordnet werden. Derartige Versteigerungen können aber im Großhandel zweckdienlich nur durch kaufmännisch gebildete und geschulte Personen vorgenommen werden. Es sind deshalb bei uns seiner Zeit auf Grund des Reglements über das Auktionswesen im Regierungs-Bezirk Danzig von 1848 zwei Kaufleute auf unsern Vorschlag vom Herrn Regierungs-Präsidenten zu Versteigerern bestellt worden. Für diese Personen, die für den Großhandel unentbehrlich sind und die in erster Linie immer Kaufleute bleiben, sind aber zahlreiche Bestimmungen des Entwurfs schlechthin unannehmbar. Bei der sich anschließenden Einzelberathung des Entwurfs machten wir auf die dabei in Frage kommenden Bestimmungen nachdrücklich aufmerksam. Von den sonst zu Bedenken Anlaß gebenden Bestimmungen heben wir namentlich diejenige hervor, nach welcher die Bekanntmachung über die Auktion den Namen des Eigenthümers der Ware enthalten muß, indem wir ausführten, daß häufig derjenige, der den Auftrag zur Versteigerung giebt, nicht der Eigenthümer der Sachen ist, und daß er durch die Verpflichtung, den Eigenthümer zu nennen, seine Bezugsquelle oder seinen Abnehmer anzugeben gezwungen würde, was ihn wirthschaftlich schwer schädigen könnte. Der Herr Ministerialvertreter stellte möglichste Berücksichtigung unsrer Einwendungen in Aussicht und sagte insbesondere zu, daß in der Bekanntmachung über die Auktion nur die Angabe des Auftraggebers verlangt werden solle. Auf seinen Wunsch haben wir dann unsre mündlichen Ausführungen nochmals schriftlich zusammengefaßt und in unsrer vom 20. Dezember 1901 datirten Denkschrift unsere Bitte dahin formulirt, daß die wesentlichsten Bestimmungen des Entwurfs keine Anwendung auf solche Versteigerungen finden sollen, bei denen es sich um öffentliche Versteigerungen im Börsengroßverkehr handelt, ferner nicht auf freiwillige Versteigerungen von Werthpapieren und endlich nicht auf öffentliche Verkäufe, welche von Seiten der Assekuranzgesellschaften bezüglich der Waren veranstaltet werden, die ihnen aus Anlaß von Schadensfällen zur Verfügung gestellt worden sind. Wir heben aus unsrer Denkschrift noch die folgenden Ausführungen hervor:

> Die zu erlassenden Vorschriften verfolgen den Zweck, Mißbräuchen, die im Auktionswesen angeblich sich gezeigt haben, entgegenzutreten. Wir wollen die Frage, ob in der That derartige Mißbräuche in solchem Umfange aufgetreten sind, daß sich ein gesetzliches Eingreifen erforderlich macht, unerörtert lassen. Der Grundsatz aber dürfte allgemein anerkannt sein, daß man in den freien Verkehr durch gesetzliche Maßnahmen nur insoweit eingreifen sollte, als die Umstände dies unbedingt erforderlich erscheinen lassen, und wir sind allerdings der Meinung, daß die Vorschriften in ihrer allgemeinen Fassung auch in tiefgreifender Weise Verhältnisse berühren, bei denen irgend welche Mißstände bisher nicht hervorgetreten sind. Wir zählen dazu in erster Reihe die Verhältnisse des Auktionswesens, wie es sich an unserer Börse entwickelt hat. Mißstände, wie sie in anderen Zweigen des Auktionswesens aufgetreten sein mögen, sind dabei nicht zu verzeichnen gewesen. Die Klagen über derartige Mißstände laufen ja, soweit uns bekannt, im wesentlichen darauf hinaus, daß der unerfahrene und geschäftsunkundige Theil des Publikums häufig nicht in der Lage ist, die Qualität der Waren, deren Erwerb ihm in den Auktionen angetragen wird, zu beurtheilen, und daß das Publikum deshalb in vielen Fällen minderwerthige Ware weit über einen angemessenen Preis hinaus bezahlt. Derartige Klagen können bei der Art des Publikums, welches in unseren Börsen-Auktionen die ausgebotenen Waren zu erwerben pflegt, nicht wohl auftreten. Das Publikum besteht in solchen Fällen ausnahmslos aus Kaufleuten, die in das Handelsregister eingetragen sind und auf deren Geschäfte also die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches Anwendung finden würden. Wie das Handelsgesetzbuch der besonderen Geschäftskunde dieser Personen dadurch Rechnung trägt, daß es gewisse Vorschriften, die das Bürgerliche Gesetzbuch zum Schutze des Publikums erlassen hat, auf die Kaufleute keine Anwendung finden läßt — wir erinnern nur an die Nichtzulässigkeit der Einrede der Vorausklage bei einer Bürgschaft und ähnliches — so bedarf auch das Publikum, welches den Auktionen, von denen hier die Rede ist, beiwohnt, eines besonderen Gesetzesschutzes nicht. Wohl aber würde es eine schwere Hemmung der Thätigkeit der auf unseren Antrag bestellten Börsen-Auktionatoren sein, wenn sie sich all den einschränkenden Vorschriften, wie Polizeianzeige und dergleichen, die der Entwurf ins Auge faßt, unterwerfen müßten. Es handelt sich bei den Börsenverkäufen in vielen Fällen darum, Waren, denen der Verderb droht, möglichst schnell zu

verkaufen. Eine vorherige Anzeige der Auktion bei der Polizeiverwaltung würde, auch wenn die Polizeiverwaltung nach Möglichkeit schnell arbeitete, immerhin so viel Zeit in Anspruch nehmen, daß die Waren dann, wenn die Auktion stattfinden kann, vielfach kaum noch verkäuflich sein würden.

Bei den an zweiter Stelle genannten Versteigerungen von Werthpapieren handelt es sich ebenfalls um ein Publikum, dem man genügende Geschäftskenntnis zutrauen kann, sodaß auch hier besondere Vorschriften zu seinem Schutz nicht erforderlich sein dürften.

Was endlich die an dritter Stelle genannte Auktion von beschädigten Waren, die den Versicherungs-Gesellschaften zur Verfügung gestellt worden sind, betrifft, so haben wir dabei einmal diejenigen Waren im Auge, welche aus Schiffbrüchen herrühren und als strandtriftig geborgen sind. Auf der andern Seite handelt es sich um Güter, die havarirt hier entweder seewärts oder stromwärts eintreffen. Alle diese Waren fallen bei der Natur unseres Verkehrs in der Hauptsache unter die Waren, welche an unserer Börse im Großhandelsverkehr gehandelt werden und insofern könnte ihre besondere Aufzählung wohl entbehrlich erscheinen. Immerhin zählen zu diesen Waren vielfach Sachen, die dem umfangreichen Speditionsverkehr unseres Hafens zugehören, wie z. B. Häute und Felle, Chemikalien u. s. w., und deswegen scheint es uns erforderlich, allgemein den Begriff der den Assekuranz-Gesellschaften zur Verfügung gestellten Waren einzufügen.

Auch hier ist in der Regel Gefahr im Verzuge. Die Waren müssen, weil am Strande liegend, durch Bewachung vor Diebstahl geschützt werden, was große Kosten verursacht, und es liegt deshalb im allgemeinen Interesse, daß die Auktion der Waren mit möglichster Schnelligkeit vorgenommen wird und also auch hier die in den Vorschriften vorgesehene polizeiliche Anmeldung wegfällt. Auch hier handelt es sich bei dem Auktionspublikum ausschließlich um Leute, deren Geschäftskenntnis eines besonderen polizeilichen Schutzes durch Maßnahmen wie die in Aussicht genommenen Vorschriften nicht bedarf.

Die Angelegenheit schwebt zur Zeit noch.

Rabattmarkenwesen. Die Entwicklung und der Einfluß des Rabattmarkenwesens auf das Wirthschaftsleben beginnt die Aufmerksamkeit weiterer Kreise zu erregen. Angeregt durch eine Umfrage der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin haben auch wir für unsern Platz Material über den Gegenstand gesammelt und es an zuständiger Stelle vorgetragen. Wir theilen aus unserem Bericht das Nachstehende mit.

Es bestehen zur Zeit an unserem Platze vier Rabattgesellschaften. In dem Vorwort zu fast allen Marken-Sammelbüchern ist der Satz ausgesprochen, daß der treibende Punkt der Vereinigung eine Rabattgewährung an das Publikum sein soll, um dadurch zu Baareinkäufen zu veranlassen. Hierin ist nun aber durchaus nichts Neues geschaffen, denn in fast allen größeren Detailgeschäften unserer Stadt wird bereits seit Jahren bei Baarzahlung ein Sconto gewährt, welcher, je nach Gewohnheit, bei Einkäufen von einem gewissen Betrage an in der Höhe von 2 bis 4 Prozent zur Auszahlung gelangt und zwar sofort durch Abzug von der jedesmaligen Kaufsumme. In manchen Geschäften wird dieser Rabatt auch für Entnahme von Waren gewährt, welche durch das Buch gehen und sich demnach in kurzer Zeit, längstens binnen Monatsfrist, erledigen. Eine ganze Reihe von anderen Firmen hat dann, weil die Einkäufe in ihren Geschäften in der Regel kleinere Summen — nur einzelne Mark oder auch Bruchtheile davon — ausmachen, die Einrichtung getroffen — mittelst Registerkassen oder auf andere Art —, daß das kaufende Publikum über den baarbezahlten Betrag einen Kassenbon erhält, auf dem z. B. gedruckt ist „für 50 Mark Kassenbons verabfolge ich für 1 Mark Waren gratis“ oder ähnliches. Diese Praxis hat den Vortheil, daß keine allzukleinen Summen, etwa einzelne Pfennige, als Rabatt gegeben werden und noch den weiteren, daß das Publikum, welches auf derartige kleine Ersparnisse zu sehen angewiesen ist, sich gewöhnt, in einzelnen Geschäften treue und feste Kundschaft zu werden.

Alle vier an unserem Platze arbeitenden Gesellschaften gleichen sich nur insofern, als sie eben für baare Einkäufe Rabattmarken in den ihnen angeschlossenen Geschäften ausgeben und diese Marken, sobald die vorgeschriebene Zahl in einem Sammelbuche eingeklebt ist, einlösen. Die eine der Gesellschaften ist ein gemeinnütziges Unternehmen und wir scheiden sie deshalb aus der weiteren Erörterung aus.

Bei den drei übrigen Gesellschaften existirt überhaupt kein Gesellschaftsvertrag oder ein Statut, sondern sie sind selbständige gewerbliche Unternehmungen ihrer Inhaber. Daraus ergiebt sich von selbst, daß den angeschlossenen Geschäften, welche durch ihre Kontrakte gebunden und gehalten sind, Rabattmarken auszugeben, keinerlei Einfluß auf die Geschäftsführung ihrer

sogenannten Gesellschaft zusteht. Sie haben einfach die Marken, welche sie ausgeben, dem Unternehmer zu bezahlen. Auf welche Weise dieser aus dem Geschäft seinen Gewinn zieht, ist seine eigene Sache.

Die eine dieser drei Gesellschaften läßt sich von ihren Kontrahenten für 100 Marken, die einen Warenkauf von 20 Mark darstellen, eine Mark bezahlen und löst die mit 1250 Marken vollgeklebten Sammelbücher statt mit 12,50 Mk. mit 10 Mk. ein, was einen Bruttonutzen von 25 % für den Unternehmer ergiebt. Die zweite Gesellschaft nimmt für 100 Stück ausgegebene Marken zum Warenkaufswerthe von 10 Mk., fünfzig Pfennig und giebt bei Einreichung eines mit 1260 Marken vollgeklebten Buches einen Gutschein über 5 Mk. aus, den jedes angeschlossene Geschäft zum vollen Preis in Zahlung nehmen muß, und der dem Geschäftsmann demnächst mit 4,75 Mk. von dem Unternehmer eingelöst wird. Der Unternehmer hat hier also einen Nutzen von 260 Marken in Höhe von 1,30 Mk. und 25 Pf. für Abzug bei Einlösung des Gutscheines. Bei der dritten Gesellschaft beträgt die Abgabe der angeschlossenen Geschäfte an den Unternehmer zwar nur 4 %, d. h. die Geschäfte haben für 100 Marken, die einem Kaufwerthe von 20 Mk. entsprechen, 80 Pf. zu zahlen. Dafür sind dann aber die vollgeklebten Rabattmarkenbücher nur in dem von dem Unternehmer eröffneten Geschäfte, der sogenannten Centralstelle, gegen Waaren, welche in diesem Geschäfte geführt werden, einzulösen. Auf diese Weise macht die sogenannte Centralstelle den ihr angeschlossenen Geschäften mit vielen Artikeln selbst Konkurrenz, und es liegt außerdem auf der Hand, daß hier der Nutzen des Unternehmers ein bedeutend höherer ist, als bei den beiden erstgenannten Gesellschaften. Viele Kunden, welche ihr Markenbuch vollgeklebt haben und zu dieser Centrale gehen, erwägen außerdem gar nicht, ob der Gegenstand, den sie für das Buch erhalten, dem Werthe des Rabattes ihrer Kaufsumme entspricht, zumal in vielen Fällen die Angelegenheit so dargestellt wird, als ob es sich bei diesen Gegenständen um ein Geschenk handelt. Aus diesem Grunde liegt in dieser Art der Einlösung von Rabattmarken noch eine wirthschaftliche Gefahr, denn die meisten der Waren, welche in der sogenannten Centrale ausgelegt sind, gehören in das Gebiet der Luxusgegenstände. Dem Arbeiter, kleinen Beamten, und kleinen Handwerker, welcher in Monaten sein Buch vollgeklebt hat, wird, ganz abgesehen davon, daß er in vielen Fällen unbedingt Minderwerthiges erhält, das Gefühl eingegeben, Gelegenheit zu haben, ohne Ausgabe von Geld sich Sachen „schenken“ zu lassen, für welche zu kaufen im schmal bemessenen Wirthschaftsetat nichts ausgeworfen ist. Dadurch wird die Begehrlichkeit gesteigert, ohne daß auf der anderen Seite eine reine Freude, den erworbenen Gegenstand als Kunstwerk betrachtet, aufkommen könnte; denn auf welcher niedrigen Stufe des Kunstgewerbes derartige Rabattsachenartikel stehen, lehrt ein Blick in jedes Schaufenster.

Wenn nach dem Gesagten für die erstgenannten beiden Gesellschaften ein in Prozenten ausgedrückter Nutzen sich vielleicht nachweisen läßt, so ist das bei der zuletzt besprochenen vollständig ausgeschlossen. Zu all diesem Nutzen kommt dann noch bei allen drei Gesellschaften der garnicht zu übersehende Vortheil, welcher durch verlorene oder nicht eingelöste Marken entsteht, den Unternehmern zu gut. Daß dieser Nutzen ein sehr erheblicher sein kann, bedarf keiner näheren Erklärung. Alles zusammengefaßt bilden die drei Gesellschaften alles andere, nur keine Vereine; die angeschlossenen Geschäftsleute sind keine Mitglieder, sie haben sich in Nichts um die Führung des Unternehmens zu kümmern, Risiko und Gewinn liegen allein bei den Unternehmern. Um noch auf die Kosten, welche aus diesem Geschäfte den Unternehmern erwachsen, hinzuweisen, so liegen ihnen ob: die sämmtlichen Druckkosten für Marken, Markenbücher, Plakate u. s. w. und die Kosten der allerdings sehr bedeutenden Reklame.

Ein bedeutender Unterschied zwischen den Geschäften, welche ihren Kunden bei Barzahlung Sconto theils bar, theils in Kassenbons gewähren, und den Geschäften, die Rabattmarken ausgeben, besteht nun darin, daß erstere den Rabatt stets und unaufgefordert an ihre sämtlichen Kassakunden geben, soweit nicht durch Verkauf zurückgesetzter Artikel und dergleichen Nettopreise in Betracht kommen, während die Geschäfte, welche Rabattmarken ausgeben, die Marken in der Regel nur auf Verlangen des Kunden verabfolgen. Es liegt auf

der Hand, daß die Geschäfte ein Interesse daran haben müssen, nur dann Marken auszugeben, wenn sie verlangt werden. Denn erstens werden sie selbst längst eingesehen haben, daß es ihnen ohne Erhöhung ihrer Verkaufspreise nicht möglich ist, von ihrer gesamten Einnahme 4 bis 5 % abzugeben und dann noch einen genügenden Gewinn für sich zu behalten und zweitens fragen sie sich, wenn allerdings auch nicht mit Recht, warum sie jemand einen Vortheil bieten sollen, der ihn nicht verlangt. Die Rabattmarken fordernde Kundschaft ist diejenige, die ohne Marken nicht bei ihnen kaufen würde, während die anderen und manchmal besseren Kunden, die mehr bezahlen können, ja doch wiederkommen. Ob ein solches Vorgehen jedoch unbedingt reell ist oder ob es das betreffende Geschäft allmählich zu schädigen nicht sehr wohl in der Lage ist, bleibe dahingestellt.

Es steht auf der anderen Seite unbedingt fest, daß von Geschäften, welche sich mit der Ausgabe von Rabattmarken für jeden Einkauf hervorthun, eine vollständige oder theilweise Erhöhung der Verkaufspreise eingeführt ist. Und das mit einer gewissen Berechtigung. Denn bei dem heutigen Konkurrenzkampfe sind die Preise für viele Artikel so niedrig kalkulirt, daß eine Vergütung von 4 bis 5 % nicht darauf ruhen kann, ohne den Nutzen der eigenen Arbeit mehr oder weniger in Frage zu stellen. Ein etwaiger Ausgleich durch Mindermaß oder Mindergewicht kommt wohl weniger oder kaum in Frage, da das kaufende Publikum in dieser Hinsicht sehr vorsichtig ist und sich derartige Uebervortheilungen kaum gefallen läßt.

Die ganze Einrichtung der Rabattmarken-Ausgabe ist dem Bedürfnis entsprungen, etwas Neues zu schaffen, was in dem großen Publikum das Bewußtsein hervorzurufen im stande ist, es würden ihm Vortheile geboten, die es bisher nicht gekannt hat. Das kaufende Publikum gehört leider noch immer in seiner großen Mehrheit zu denen, welche jeder Reklame, wenn sie nur kräftig genug ist, Glauben schenken.

Dem Publikum weithin sichtbare Mißstände werden eintreten, sobald einmal einer der Unternehmer bei der Sache keine Rechnung findet und gezwungen ist, seine Zahlungen einzustellen: dann wird die Einlösung der Marken in jedem Falle aufhören und das Publikum wird in dem Augenblicke einsehen, welchen Werth die ganze Einrichtung hat.

Die Rabattmarkensache wird sich nach unserer Meinung von selbst überleben. Sich zu viel mit ihr beschäftigen, etwa durch Gesetze und Verordnungen, heißt Reklame dafür machen, und Reklame ist dasjenige, was die Rabattmarkengesellschaften vor allem brauchen. Sollten derartige Gesellschaften auch in noch größerem Umfange entstehen, so werden nach unserer Ueberzeugung Geschäftsinhaber und Publikum, wenn auch vielleicht erst ganz allmählich doch zu der Einsicht kommen, daß die Einrichtung einen wirklichen Nutzen nur für diejenigen hat, welche sich als Unternehmer an die Spitze einer solchen Vereinigung stellen. Die Geschäftsinhaber werden jedenfalls beim Jahresabschluß vergebens nach einem besseren Resultat forschen, und das Publikum wird seine vermeintlichen Ersparnisse ebenfalls vergeblich suchen. Mit dieser Erkenntnis wird die Zugkraft des Rabattmarkenwesens zurückgehen und das ganze System schließlich in sich selbst zerfallen, um — Neuem Platz zu machen, was es wieder übertrifft.

Handelsrichter

Von der Handelskammer Düsseldorf kam an uns die Anregung, wir möchten uns gleich ihr für die Aufhebung der Einrichtung der Stellvertretung für die Handelsrichter aussprechen. Wir konnten dieser Anregung keine Folge geben, weil nach unserer Meinung die Einrichtung sich bewährt hat. Dagegen können wir uns einer weiteren Anregung der genannten Handelskammer, welche die Vorschläge betrifft, die die Handelsvertretungen für die Besetzung der Handelsrichterstellen zu machen haben, anschließen. Es handelt sich nämlich darum, daß für jeden Handelsrichter drei Personen vorgeschlagen werden müssen, aus denen die betheiligten Behörden Eine auswählen. Infolge dessen umfaßt die Vorschlagsliste, wenn mehrere Handelsrichter gleichzeitig zu ernennen sind, eine sehr große Anzahl von Personen, die stets von der Handelsvertretung gefragt werden müssen, ob sie mit der Präsentation ihrer Person einverstanden sind. Da es sich nun bei den meisten Präsentationswahlen um die Wiederanstellung des bisherigen Handelsrichters handelt, so müssen oft jahrelang immer wieder dieselben zwei weiteren Personen vorgeschlagen werden, ohne daß je ihre Anstellung erfolgt. Es ist erklärlich,

wenn mancher darüber mißmuthig wird und schließlich sein Einverständnis, sich als Handelsrichter vorschlagen zu lassen, verweigert. Dieser Mißstand ließe sich wenigstens mildern, wenn für jede Stelle nur zwei Personen in Vorschlag zu bringen wären. Schließlich steht es ja den anstellenden Behörden frei, beide Personen zurückzuweisen und eine weitere Präsentationswahl anzuordnen. Hoffentlich führt die Erörterung der Angelegenheit zu einer unsern Wünschen Rechnung tragenden Erledigung derselben.

IX. Angelegenheiten der Korporation.

Ausscheiden der Herren Damme und Gibsone.

Nach 39jähriger Mitgliedschaft in unserm Kollegium hat sich Herr Geheimer Kommerzienrath Damme in Rücksicht auf sein Alter veranlaßt gesehen, mit dem Ablauf des Jahres 1901 sein Amt als Mitglied des Vorsteher-Amtes niederzulegen. Nahezu während der letzten Hälfte dieser 39 Jahre (seit 1884) unser Vorsitzender, hat Herr Damme seine ungewöhnlichen Geistesgaben mit nie rastendem Arbeitseifer in den Dienst unsrer Korporation gestellt. Wo immer es galt, die Interessen von Handel und Industrie in Danzig wahrzunehmen und ihnen neue Wege zu bahnen, übernahm er die Führung, und eine Reihe von neuen Einrichtungen und Anlagen, die in den letzten Jahrzehnten in Danzig entstanden sind, ist mit seinem Namen unauflöslich verknüpft. Wir haben dem Dank, den die ganze Korporation und insbesondere unser Kollegium dem hochverdienten Manne schuldet, durch den Mund unsres jetzigen Vorsitzenden in der letzten Sitzung des Vorsteher-Amtes, die Herr Damme leitete, Ausdruck gegeben, und späterhin durch eine in einer künstlerisch ausgestatteten Truhe ruhende Adresse versucht, auch ein sichtbares Zeichen dieses Dankes in seine Hände zu legen.

Zugleich mit Herrn Damme verließ uns auch ein andres langjähriges Mitglied unsres Kollegiums, Herr Geheimer Kommerzienrath Gibsone, ebenfalls in Rücksicht auf sein Alter. Herr Gibsone hat dem Vorsteher-Amt mit zwei kurzen Unterbrechungen seit 1860 angehört und zeitweise das Amt eines stellvertretenden Vorsitzenden bekleidet. Jederzeit bereit, seine Kraft für das gemeine Beste einzusetzen, hat er namentlich mit regstem Eifer für die Interessen des von ihm vertretenen Geschäftszweiges, der Rhederei, gewirkt. Wir vermissen den liebenswürdigen, in seinem unwandelbar lauteren Charakter immer sich selbst getreuen Mann nur ungern in unserer Mitte.

Neues Amtsgebäude.

Am 9. Dezember 1901 hat die Uebersiedelung unsrer Diensträume in das vom Magistrat ermiethete und für unsre Zwecke umgebaute ehemalige Schöffenhaus stattgefunden. Die neuen Räume erweisen sich als sehr zweckentsprechend eingerichtet, und die von unserem Korporationsmitgliede Herrn L. Gieldzinski im altdanziger Stile eingerichtete Diele bildet eine neue Sehenswürdigkeit unsrer an künstlerischen Baudenkmälern schon so reichen Stadt. Herrn Gieldzinski auch an dieser Stelle für seine hochherzige Schenkung an die Stadtgemeinde unsern Dank auszusprechen, ist uns eine gern erfüllte Pflicht.

Rechnungslegung &c.

Die Rechnung für das Jahr 1900 wurde in der Generalversammlung vom 28. Dezember 1901 entlastet und der Voranschlag für 1902 festgestellt. Der Hauptvoranschlag schließt in Einnahme und Ausgabe mit 48 645,35 Mk., der Voranschlag für die durchlaufenden Rechnungen in Einnahme und Ausgabe mit 296 154,65 Mk., so daß sich ein Gesamtvoranschlag für 1902 in Einnahme und Ausgabe von 344 800 Mk. ergab.

Korporationsrechnung.

Die Korporationsrechnung für 1901 lautet in gedrängter Uebersicht wie folgt:

Einnahme.

Tit.	I.	Zinsen vom Kapitalvermögen	12 364,68 Mk.
„	II.	Aufnahmegebühren	402,— „
„	III.	Gebühren für Atteste	73,— „
„	IV.	Börsenbeiträge	9 722,— „
„	V.	Börsenstandmiethe	3 780,— „
„	VI.	Börsenschrankmiethe	263,— „
„	VII.	Verkauf von Drucksachen	206,12 „
„	VIII.	Korporationsbeiträge	15 150,— „
„	IX.	Außerordentliche Einnahmen	366 192,60 „
		Summe der Verwaltungs-Einnahmen	408 153,40 Mk.

Ausgabe.

Tit.	I.	Gehalte und Remunerationen	15 474,99 Mk.
„	II.	Beiträge und Zuschüsse	2 578,45 „
„	III.	Beschaffung von Verkehrsübersichten u. s. w.	1 271,50 „
„	IV.	Börsenmiethe	5 640,— „
„	V.	Ausgaben für den Artushof	290,33 „
„	VI.	„ „ das Haus Langenmarkt 45	819,62 „
„	VII.	„ „ „ „ „ 43	299,91 „
„	VIII.	Bureaubedürfnisse, Insertionen, Drucksachen	3 319,52 „
„	IX.	Bibliothek, Zeitungen, Zeitschriften	578,75 „
„	X.	Außerordentliche Ausgaben einschließlich Vermögensanlagen	415 273,61 „
		Summe der Verwaltungs-Ausgaben	445 546,68 Mk.

Das Vermögen der Korporation betrug Ende 1901	86 712,17 Mk.
bestehend in:	
1. angenommenem Werth des Grundstücks Langenmarkt 45	15 000,— Mk.
2. Kapitalfonds (Hypotheken und Effekten)	329 474,22 „
	344 474,22 Mk.
ab: besondere Massen als Passiva zu 1902	257 762,05 „
wie oben	86 712,17 Mk.

gegen 134 785,— Mk. im Vorjahre. Außerdem gehört der Korporation der mit 36 044,54 Mk. zum Jahre 1902 abgeführte Bestand des Pensionsfonds, welcher in den Passiven enthalten ist.

Von den mit dem Korporationsvermögen verwalteten Vermögensmassen sind die kleineren unter den außerordentlichen Einnahmen und Ausgaben enthalten. Ueber die Verwaltungs-Rechnung des Speicherbahn-Unternehmens ist in Abschnitt IV, über diejenige für das Eisbrechunternehmen in Abschnitt V eine kurze Uebersicht gegeben.

Die Speicherbewachung verursachte einen Aufwand von	4 174,43 Mk.
während die Einnahmen nur betrugen	2 158,— „
so daß aus den Mitteln der Speicherbahn ein Zuschuß erforderlich war von	2 016,43 Mk.

Die Strommache hatte an

Einnahmen:	Uebernahme des Kapitalbestandes vom Jahre 1900	8 241,16 Mk.
	Zinsen	292,25 „
	Beiträge	3 712,25 „
		12 245,66 Mk.
Ausgaben:	Gehälter	804,56 Mk.
	Unkosten	1 266,10 „
	Abführung des Kapitalbestandes zum Jahre 1902	10 175,— „
	wie oben	12 245,66 Mk.

Korporationsmitglieder.

Zu unserer Korporation gehörten am Anfang des Jahres 1901	362 Mitglieder,
es traten hinzu	12 „
und schieden aus	22 „
so daß am Anfange des Jahres 1902 vorhanden waren	352 Mitglieder.

X. Angelegenheiten der uns anvertrauten Stiftungen.

a. Kabrunsche Stiftung.

Kabrunsche Stiftung.

Die Mittel der Stiftung dienen zur Unterhaltung einer Handelsfachklasse (Parallelklasse zur Untersekunda) an der Oberrealschule zu St. Petri und Pauli. Das Vermögen betrug Ende 1901 176 592,02 Mk., wobei der Werth des Hauses Hundegasse 10 und Hintergasse 42 mit 120 000 Mk. angenommen ist. Außerdem gehört der Stiftung die Umbaumasse für das Stiftungsgebäude; sie betrug Ende 1901 876,65 Mk. An den Magistrat wurden als Erträgnis der Stiftung für 1901 7603,39 Mk. abgeführt.

b. Kabrunsches Legat.

Kabrunsches Legat.

Der Vermögensbestand war Ende 1900	55 793,33 Mk.	
Ende 1901 betrug er	56 638,08	„

Aus dem Einkommen des Legats sind 1716,80 Mk. zur Anschaffung von Kunstwerken verwendet worden.

c. Kaufmännischer Unterstützungsfonds.

Kaufm. Unterstützungsfonds

Vermögensbestand Ende 1900	23 905,28 Mk.	
„ „ 1901	24 320,78	„

Aus der Zinseneinnahme von 997,25 Mk. wurden an 18 verschiedene Personen Unterstützungen in Beträgen von 20 bis 120 Mk. vertheilt.

XI. Seeschiffer-Armenkasse.

Seeschiffer-Armenkasse.

Vermögensbestand Ende 1900	48 560,25 Mk.	
„ „ 1901	49 056,68	„

Der Vorstand hat uns die Rechnung gelegt und ist durch uns entlastet worden.

II.

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt
im Jahre 1901.

I. Getreidehandel.

Ausweislich der nachfolgenden Uebersicht der Bestände, Zufuhren und Abladungen sind nach Danzig zugeführt worden (t zu 1000 kg):

	Vom Inlande:	vom Auslande:	zus. 1901:	1900:	1899:	1898:
Weizen:	39 535	7 121	46 656	93 132	63 698	74 009
Roggen:	19 064	7 055	26 119	49 080	63 677	52 835
Gerste	38 818	3 871	42 689	29 686	25 284	31 124
Hafer:	39 945	532	40 477	30 329	24 667	15 415
Hülsenfrüchte und Mais:	11 686	23 897	35 583	36 595	38 244	38 785
Oelsaaten:	19 093	3 948	23 041	21 609	29 600	29 096
zus. 1901:	168 141	46 424	214 565	—	—	—
1900:	187 396	73 035	—	260 431	—	—
1899:	173 435	71 750	—	—	245 170	—
1898:	139 368	101 896	—	—	—	241 264

Nach den uns zugänglich gewordenen Anschreibungen vertheilen sich die Zufuhren ausländischer Herkunft auf die einzelnen Verkehrsgebiete wie folgt:

Es kamen:	1901:	1900:	1899:	1898:
a) von polnischen Bahnstationen . .	1 646	3 024	7 123	4 466
b) von russischen „ . .	21 850	47 267	30 757	56 618
c) von den österreichisch-galizischen und rumänischen Eisenbahnen . .	9 116	12 083	10 487	10 668
d) auf der Weichsel	1 299	2 877	17 911	10 310
e) seewärts	12 513	7 784	5 472	19 834
zus.	46 424	73 035	71 750	101 896
Die seewärtigen Abladungen betrugen .	118 359	158 301	111 232	89 841

Unser Getreidehandel stand im Jahre 1901 durchaus unter dem Einfluß, den die Mißernte in Brotgetreide hatte, von der unser Hinterland betroffen worden ist. Sie hatte zur Folge, daß unsre Zufuhren um rund 46000 Tonnen — vom Inlande um 20000 Tonnen und vom Auslande um 26000 Tonnen — gegen das Jahr 1900 zurückgeblieben sind und daß in annähernd demselben Umfange unser seewärtiger Getreideexport gefallen ist (von 158000 auf 118000 Tonnen). Was die beiden Brotgetreidearten Weizen und Roggen im besonderen anbetrifft, so waren die Zufuhren nur je etwa halb so groß wie 1900, und es ist nur der stärkeren Zufuhr von Sommergetreide (Gerste, Hafer und Hülsenfrüchten) zuzuschreiben, wenn der Gesamtumfang unsres Getreidehandels nicht einen noch stärkeren als den oben dargelegten Rückgang aufweist.

Im einzelnen sei über den Gang des Geschäftes das Folgende hervorgehoben:

Weizen. Bis zum März hin waren die Zufuhren von Weizen zwar mäßig, sie genügten aber, um den hiesigen Konsum zu befriedigen und daneben ein mäßiges Exportgeschäft zu gestatten Als aber im April bekannt wurde, daß der größere Theil der Wintersaaten in unsrer Provinz durch die Unbilden des Winters derartig gelitten hatte, daß eine Neubestellung der Anbaufläche in erheblichem Umfange nöthig werden würde, hörten sie fast gänzlich auf. Dabei zeigte sich, daß die Mühlen der Provinz zum großen Theile ohne größere Läger waren: sie mußten, um ihre Mehlkontrakte zu erfüllen und nicht still zu stehen, zur Heranziehung der noch in den Händen der Landwirthe und Händler befindlichen Läger sehr hohe Preise bewilligen, und es entwickelte sich allmählich hieraus eine lokale Preissteigerung bis zu 30 Mk. für die Tonne, die die Möglichkeit bot, transatlantischen Weizen hier einzuführen; Sommerweizen zur Saat erzielte sogar noch höhere Preise. Natürlich war damit dem Exporthandel der Boden entzogen; nur aus dem Winter stammende Verschlüsse wurden abgewickelt. Eine Zufuhr von Rußland fand trotz der hohen Preise am hiesigen Markte nur in ganz kleinem Maße und nur ganz vorübergehend statt. Dagegen exportirten die russischen Häfen Weizen in ziemlich beträchtlichem Umfange. Es zeigt das, wie lähmend die von uns an dieser Stelle schon oft beklagte Vorenthaltung der russischen Reexpeditionstarife seitens der preußischen Eisenbahnverwaltung auf unsern Getreidehandel wirkt

Von Beginn der Ernte an beschränkte sich der Verkehr in Weizen so gut wie ausschließlich auf das Provinzgeschäft. Nachdem der Bedarf an Saatweizen in den von der Mißernte betroffenen Kreisen gedeckt war, wozu auf Provenienzen aus Ostpreußen und Pommern zurückgegriffen werden mußte, blieb das Angebot zunächst so reichlich, daß die Mühlen nicht die ganze Zufuhr aufnehmen konnten, sodaß zu den gewichenen Preisen sich die Händler am Einkauf betheiligten, um später bei nachlassendem Angebot die Ware an die Provinzmühlen abzugeben. Auf das Exportniveau kamen die Preise nicht. Da die Ankünfte zum größten Theil aus rothem Sommerweizen bestanden, so machten die Mühlen gelegentlich Bezüge von weißem ausländischen Weizen, um ihrer Kundschaft das verlangte weiße Mehl liefern zu können. So fanden über Hamburg, wenn auch nur in kleinem Umfange, Bezüge statt von Walla-Walla-Weizen (Nordamerika) und Bluestem-Weizen. Diese Provenienzen wurden angeschafft zu Preisen von etwa 165 Mk. für die Tonne frei Danzig verzollt.

Das verhältnismäßig starke Angebot, welches im August und September von Buntweizen, besonders aus Ostpreußen, bestand, ließ im Oktober wesentlich nach, wie überhaupt gegen Ende des Jahres hin die Wirkungen der Mißernte in Brotgetreide immer stärker zum Ausdrucke kamen. Die kleinen an unserm Platze angesammelten Weizenläger wurden theils hier, theils nach der Provinz verkauft, und da der Bedarf der hiesigen Mühlen auch bei höheren Preisen aus dem Inlande nicht gedeckt werden konnte, mußte in stärkerem Maße zu weiteren Importen von kalifornischem Weißweizen gegriffen werden. Während dieser im Oktober noch etwa 165 Mk. für Danzig einstand, wurde der Preis bis zum Jahresschluß hin allmählich auf 173 Mk. gesteigert. Erst im Januar 1902 hat Rußland, wie hier vorausgreifend bemerkt sei, den hiesigen Markt reichlicher versorgt, zur großen Annehmlichkeit der hiesigen Mühlen, die sich mit passendem Material versorgen konnten.

Daß aber Rußland erst bei Loco-Preisen, die etwa 20 Mk. über dem Exportniveau stehen, Ware hierher schickt, während seine südlichen und nördlichen Häfen ein schlankes Geschäft nach Skandinavien und England einerseits und dem Mittelmeer andererseits machen, eröffnet eine trübe Aussicht in die Zukunft des hiesigen Handels mit russischem Getreide.

Roggen. Von Roggen waren die Zufuhren bis zur Ernte hin etwas reichlicher als von Weizen; die lokale Preissteigerung, die, wie oben dargelegt, für Weizen bis zu 30 Mk. für die Tonne stieg, erreichte bei Roggen nur die Höhe von 12 bis 13 Mk. Hier und da konnten deshalb kleine Posten von Roggen exportirt werden. Die größere Menge ging allerdings die Weichsel aufwärts, und auch die noch vorhandenen Läger wurden zum größten Theil an die Provinzmühlen verkauft.

Die Ernte war im großen und ganzen von trockner, schwerer Qualität; sie erwies sich aber zur Deckung des Bedarfs nicht als ausreichend und es mußten deshalb seewärts Bezüge von Mecklenburg und Pommern gemacht werden. Diese Ware fand Aufnahme bei hiesigen Mühlen, sowie bei den an der Weichsel gelegenen Provinzmühlen, wohin die Ware zu billigen Kahnfrachten geschafft werden konnte.

Andere nur an der Bahn gelegene Mühlen konnten sich billiger aus Ostpreußen versorgen. Südrussischer Roggen war in einigen wenigen Waggons angeboten, wurde aber wegen zu dunkler Farbe und schmalem Korn ungern von den Mühlen gekauft.

Gerste hatte bis zur neuen Ernte kaum mehr als lokales Interesse für den Konsum. Nach der Ernte waren aber die Ankünfte ungewöhnlich reichlich. Wegen der Auswinterung der Weizen- und Roggenfelder war mit dieser Frucht eine weit größere Fläche bebaut worden als in den vorhergehenden Jahren. Das andauernd schöne Wetter in den Monaten Juli und August begünstigte die Erntearbeiten ungemein, und die Zufuhr begann 8 bis 14 Tage früher als sonst. Wenn nun auch die Exporteure bemüht gewesen waren, einem prompten Absatz der erwarteten Zufuhren vorzuarbeiten, so war es zunächst doch nicht möglich, die großen Ankünfte schlank unterzubringen, weil die Brauer und Mälzer wegen der warmen Witterung mit dem Ankauf zurückhielten.

Neben einzelnen schönen Qualitäten, die anfangs noch besseren Absatz fanden, bestand die Hauptmenge der Zufuhren aus geringeren Sorten, wohl eine Folge der Knappheit von Saatgut im Frühjahr, welche die Landwirthe zwang, auch geringe abfallende Gersten als Saatgut zu verwenden. Diese abfallenden Qualitäten konnten erst an den Mann gebracht werden, nachdem die Preise um 10 bis 15 Mk. für die Tonne zurückgegangen waren. Auch die besseren Qualitäten büßten etwa 5 Mk. im Preise ein. Trotz der zurückgegangenen Preise blieb der Abzug schleppend, und auch als im Oktober die Zufuhren kleiner wurden, zeigte sich keine Besserung, da sich überall starke Läger gebildet hatten, die nur allmählich an die Mälzer und Brauer untergebracht werden konnten.

Hafer. Auch dieser Artikel kam für den Export bis zur Ernte hin nicht in Betracht. Die Zufuhren waren gering und wurden — ohne wesentliche Preisschwankungen — für den inländischen Bedarf gekauft

Aus demselben Grunde wie die Gerste war auch dieser Artikel in unserer Provinz stärker als sonst angebaut worden. In Folge des schönen und trockenen Erntewetters wurde die Waare in vorzüglicher heller Qualität eingebracht, ein Vorzug, der sie besonders in England sehr begehrt macht. Da die Maisernte in Amerika etwa 40 % unter einer Normalernte geblieben und somit der Exportüberschuß nach Europa nur klein ist, so entwickelte sich von Beginn der Ernte an ein reges Exportgeschäft. Als Hauptkäufer trat England auf, wo unser Hafer wegen der hellen Farbe und des schweren Gewichtes anderen Provenienzen gegenüber bevorzugt wird. Der Begehr war zeitweise so stark, daß die Nachfrage kaum befriedigt werden konnte; die Preise bewegten sich daher in aufsteigender Richtung und gelangten schließlich mit 152 bis 157 Mk für die besseren Qualitäten auf einen ungewöhnlich hohen Stand.

Hülsenfrüchte. Bis zur Ernte waren nur alte Bestände zu räumen, die sämtlich in den lokalen Konsum übergingen. Die Ernte war zwar auch in diesem Artikel größer als in früheren Jahren, doch beschränkte sich das Geschäft auch nach der Ernte im wesentlichen auf den Konsumhandel; nur einzelne Pöstchen feiner Victoriaerbsen konnten nach Skandinavien verkauft werden und gegen Ende des Jahres hin wurden auch Bohnen in kleinen Quantitäten seewärts gehandelt.

Oelsaaten waren bis zur Ernte ohne Handel. Sie ergaben in unsrer Provinz wegen der Auswinterung eine kleine Ernte, die aber, besonders was die Trockenheit der Frucht anbetrifft, von guter Beschaffenheit war. In Rußland dagegen litt sie, obgleich anfangs vielversprechend, unter anhaltendem starkem Regenwetter, so daß besonders der Raps feucht eingeerntet wurde und keinen langen Transport aushalten konnte. Hiesige Händler sahen sich daher veranlaßt, früher gemachte Verschlüsse zurück zu reguliren Der Export war ganz minimal, weil die hiesigen Preise zu hoch waren, um nach dem Auslande zu rentiren; die Zufuhren wurden in der Hauptsache von der hiesigen Oelmühle aufgenommen.

Uebersicht der Bestände, Zufuhren und Abladungen von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten 1901

(in Tonnen zu 1000 kg).

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat:	Zusammen:
Speicherbestände Ende 1900:	9 838	2 859	1 371	757	2 863	485	— 18 173
Zufuhren auf der Eisenbahn							
vom Inlande:	32 620	13 629	31 727	36 917	8 324	1 292	— 123 909
„ Auslande:	5 285	5 299	3 046	525	17 014	1 443	— 32 612
auf der Eisenbahn zus.	37 305	18 928	34 773	37 442	25 338	2 735	— 156 521
Zufuhren auf der Weichsel							
vom Inlande:	5 069	3 359	3 079	1 022	629	996	— 14 154
„ Auslande:	485	—	814	—	—	—	— 1 299
auf der Weichsel zus.	5 554	3 359	3 893	1 022	629	996	— 15 453
Zufuhren seewärts							
vom Inlande:	1 446	1 576	12	6	2 233	15 305	— 20 578
„ Auslande:	1 351	1 756	11	7	6 883	2 505	— 12 513
seewärts zusammen	2 797	3 332	23	13	9 116	17 810	— 33 091
durch Fuhre etwa:	1 000	500	4 000	2 000	500	1 500	— 9 500
Gesamtzufuhr einschl. Speicherbestände Anfang 1901:	56 494	28 978	44 060	41 234	38 446	23 526	— 232 738
Versand seewärts:	37 899	10 129	23 287	25 479	18 569	2 996	— 118 359
„ bahnwärts:	5 493	3 760	4 760	1 584	13 512	814	— 29 923
„ stromwärts:	2 533	6 035	451	475	1 378	64	— 10 936
Speicherbestände Ende 1901:	868	73	3 032	7 347	1 640	202	— 13 162
Verbrauch u. s. w. 1901:	9 701	8 981	12 530	6 349	3 347	19 450	— 60 358
zusammen:	56 494	28 978	44 060	41 234	38 446	23 526	— 232 738

* *

Die **Zufuhren** mit der Eisenbahn (B) und auf der Weichsel (W) in den einzelnen Monaten des Jahres 1901 betrugen (t zu 1000 kg):

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusammen:	Zusammen
Januar	B	9 799	1 853	1 744	1 530	1 425	112	—	16 463	16 463
	W	—	—	—	—	—	—	—	—	
Februar	B	5 482	2 608	1 000	653	1 347	20	—	11 110	11 110
	W	—	—	—	—	—	—	—	—	
März	B	5 986	2 281	713	873	1 233	56	—	11 142	11 144
	W	2	—	—	—	—	—	—	2	
April	B	2 923	1 568	1 119	696	1 379	30	—	7 715	10 363
	W	1 446	683	168	154	197	—	—	2 648	
Mai	B	849	2 324	924	783	1 177	42	—	6 099	9 001
	W	831	1 764	174	68	65	—	—	2 902	
Juni	B	1 784	1 783	918	325	580	26	—	5 416	6 213
	W	474	220	72	6	25	—	—	797	
Juli	B	1 464	1 900	332	327	582	471	—	5 076	5 602
	W	289	112	53	30	31	11	—	526	
August	B	2 140	1 203	9 348	4 213	1 708	820	—	19 432	21 953
	W	526	79	946	66	17	887	—	2 521	
September	B	3 336	920	7 044	6 705	2 292	149	—	20 446	23 012
	W	761	154	1 366	167	96	22	—	2 566	
Oktober	B	977	775	5 623	5 008	6 418	235	—	19 036	20 798
	W	595	100	796	155	100	16		1 762	
November	B	751	875	2 737	5 358	4 022	138	—	13 881	15 409
	W	570	247	243	330	78	60	—	1 528	
Dezember	B	1 814	838	3 271	10 971	3 175	636	—	20 705	20 906
	W	60	—	75	46	20	—	—	201	
Zusammen	B	37 305	18 928	34 773	37 442	25 338	2 735	—	156 521	171 974
	W	5 554	3 359	3 893	1 022	629	996	—	15 453	

* * *

Die **Speicherbestände** in den einzelnen Monaten des Jahres 1901:

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	Summa:
am 1. Januar 1901	9 838	2 859	1 371	757	2 863	485	18 173
„ 1. Februar „	9 274	2 606	1 006	763	2 656	224	16 529
„ 1. März „	7 422	3 736	480	760	1 987	135	14 520
„ 1. April „	7 067	3 639	379	254	1 377	211	12 927
„ 1. Mai „	2 863	1 749	336	149	1 473	62	6 632
„ 1. Juni „	2 150	3 204	278	314	1 296	60	7 302
„ 1. Juli „	1 333	3 067	343	274	1 016	52	6 085
„ 1. August „	1 063	3 837	273	309	880	204	6 566
„ 1. September „	928	2 057	5 841	1 787	1 421	1 166	13 200
„ 1. Oktober „	2 210	898	7 232	2 487	1 472	353	14 652
„ 1. November „	1 840	454	5 238	3 072	1 966	255	12 825
„ 1. Dezember „	834	334	3 131	3 697	1 675	181	9 852
„ 31. „ „	868	73	3 032	7 347	1 640	202	13 162

* * *

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusamm.:
Zufuhren einschl. des Bestandes vom Vorjahre	1901 . .	56 494	28 978	44 060	41 234	38 446	23 526	—	232 738
	1900 . .	100 162	50 161	30 854	31 795	39 265	22 307	—	274 544
	1899 . .	66 693	66 788	27 419	27 953	39 879	30 640	—	259 372
	1898 . .	78 280	54 899	33 259	15 516	40 174	30 168	—	252 296
	1897 . .	90 802	41 500	31 884	8 908	38 881	27 776	—	239 751
	1896 . .	85 921	48 200	27 624	10 476	27 332	46 387	—	247 940
	1895 . .	88 072	52 640	23 023	7 593	23 818	49 865	—	245 011
	1894 . .	89 722	59 381	29 622	7 226	19 791	36 784	—	242 526
	1893 . .	102 246	69 161	20 132	6 029	15 237	31 559	—	244 364
	1892 . .	89 724	58 272	17 017	6 402	16 615	20 206	—	208 236
	1891 . .	119 205	41 252	17 077	5 738	23 704	26 989	—	233 965
	1890 . .	101 713	22 338	26 159	5 392	10 565	30 918	—	197 085
	1889 . .	162 836	32 433	39 351	4 117	16 189	24 993	—	279 919
	1888 . .	231 662	61 111	70 183	10 554	31 671	29 739	—	434 920
	1887 . .	164 117	39 922	34 024	8 199	18 778	37 074	—	392 114
	1886 . .	154 950	46 710	23 570	5 095	6 240	26 450	—	263 015
	1885 . .	172 763	51 566	28 326	5 763	12 704	25 792	—	296 914
	1884 . .	114 589	33 696	17 212	5 766	6 755	19 933	—	197 951
	1883 . .	213 930	61 920	27 262	7 995	15 357	14 010	—	340 477
	1882 . .	247 100	83 400	33 600	9 300	15 696	22 100	—	411 196
	1881 . .	166 440	34 243	20 490	7 235	8 292	22 470	—	259 170
	1880 . .	139 210	33 500	17 380	5 203	11 470	29 430	—	236 193
	1879 . .	268 300	52 950	29 930	4 480	8 500	36 590	—	400 750
	1878 . .	292 123	61 443	25 881	4 465	8 388	25 676	—	417 976
	1877 . .	237 991	43 958	21 404	5 100	9 258	14 421	—	332 132
	1876 . .	140 563	21 432	8 590	4 036	4 073	15 150	—	193 844
	1875 . .	176 294	25 228	8 683	4 732	2 095	22 077	—	239 109
	1874 . .	114 919	21 118	6 736	4 400	4 823	31 010	—	183 006
	1873 . .	95 272	24 479	10 178	4 267	13 403	25 365	—	172 964
	1872 . .	152 573	35 439	12 400	5 348	10 055	16 211	—	232 026
	1871 . .	194 691	80 505	13 262	4 671	17 998	11 793	—	322 920

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusamm.:
Verschiffungen seewärts	1901 . .	37 899	10 129	23 287	25 479	18 569	2 996	—	118 359
	1900 . .	61 179	38 264	10 303	19 956	22 106	6 493	—	158 301
	1899 . .	28 310	35 916	6 761	13 830	20 780	5 635	—	111 232
	1898 . .	38 206	18 210	10 041	4 407	13 756	5 221	—	89 841
	1897 . .	51 658	14 592	5 332	248	15 549	4 455	—	91 834
	1896 . .	44 706	19 106	7 509	3 529	12 618	18 671	—	106 139
	1895 . .	30 348	19 021	8 247	2 107	17 458	14 682	—	91 863
	1894 . .	39 643	22 534	10 843	1 054	10 859	4 052	—	88 985
	1893 . .	40 793	43 849	10 571	1 431	9 203	4 072	—	109 919
	1892 . .	15 435	32 027	5 857	139	3 577	2 557	—	59 592
	1891 . .	49 978	13 555	8 875	945	17 220	9 910	—	100 483
	1890 . .	51 385	8 356	13 293	670	3 068	9 353	—	86 125
	1889 . .	111 670	13 529	27 222	157	9 518	10 632	—	172 728
	1888 . .	158 388	36 260	53 448	6 057	27 140	11 240	—	292 533
	1887 . .	97 766	18 723	21 113	2 094	11 927	8 869	—	160 492
	1886 . .	105 766	30 178	12 649	772	3 659	3 060	—	156 084
	1885 . .	115 342	29 558	16 322	539	9 745	4 560	—	176 066
	1884 . .	73 150	16 220	7 637	646	2 511	2 569	—	102 733
	1883 . .	164 960	42 740	19 422	3 231	11 658	3 980	—	245 991
	1882 . .	196 149	65 732	25 157	2 272	13 537	7 527	—	311 374
	1881 . .	124 887	19 682	10 501	641	2 240	5 494	—	163 445
	1880 . .	105 034	15 545	9 181	27	4 256	10 495	—	144 538
	1879 . .	231 150	17 500	14 130	—	5 810	11 350	—	279 940
	1878 . .	248 133	30 139	16 561	274	6 003	8 223	—	309 333
	1877 . .	196 594	9 697	9 915	993	5 976	4 203	—	227 378
	1876 . .	113 656	2 039	1 734	10	2 170	3 118	—	122 727
	1875 . .	143 558	3 522	2 136	391	1 391	10 099	—	161 097
	1874 . .	96 784	3 609	1 267	92	2 537	18 934	—	123 223
	1873 . .	76 689	7 897	4 468	830	10 478	10 820	—	111 182
	1872 . .	122 909	3 359	2 924	795	6 382	2 998	—	139 367
	1871 . .	179 530	57 857	9 839	786	14 964	9 424	—	272 400

Danzigs Getreideverschiffung 1901.

(Nach den Häfen der Bestimmung geordnet.)

Nach Häfen von:	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	—	Zusammen 1901:	Zusammen 1900:	Zusammen 1899:
Großbritannien	13 221	110	2 253	20652	1 272	538	—	38 046	25 038	13 358
den Niederlanden	2 733	—	6 894	1619	9 651	6	—	20 903	35 388	21 819
Belgien	—	—	1 247	—	1 182	37	—	2 466	8 351	2 036
Frankreich	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—
Rußland	—	610	2 917	—	—	—	—	3 527	2 168	8 354
Schweden	18 279	16	—	940	57	—	—	19 292	28 337	27 427
Norwegen	—	—	450	—	22	197	—	669	3 263	3 508
Dänemark	2 271	7 230	3	319	121	122	—	10 066	19 871	13 513
Hamburg, Zollgebiet	221	1 272	2 168	49	531	258	—	4 499	2 952	3 403
Hamburg, Freihafen	—	—	—	—	317	6	—	323	727	1 485
Bremen, Hannover und Oldenburg	261	305	856	242	1 015	137	—	2 816	6 141	5 757
Bremerhaven-Geestemünde	—	—	—	—	20	—	—	20	367	509
dem Rheingebiet	891	—	5 055	—	1 396	809	—	8 151	7 208	3 788
Schleswig-Holstein u. Lübeck	18	154	457	179	476	116	—	1 400	3 744	1 950
Pommern	4	432	987	1479	2 506	770	—	6 178	14 735	4 123
Ostpreußen	—	—	—	—	3	—	—	3	4	202
Zusammen 1901:	37 899	10 129	23 287	25 479	18 569	2 996	—	118 359	—	—
1900:	61 179	38 264	10 303	19 956	22 106	6 493	—	—	158 301	—
1899:	28 310	35 916	6 761	13 830	20 780	5 635	—	—	—	111 232

Von den **Preisbewegungen** am hiesigen Markte giebt die folgende Tabelle eine ungefähre Vorstellung. Die angegebenen Preise gelten für die Tonne von 1000 kg netto, einschließlich 2 Mk. Faktoreiprovision loko, und zwar:

1. für Weizen a: Transitware, bunt, unverzollt,
   b: Ware des freien Verkehrs, bunt.
2. für Roggen a: unterpolnischer, unverzollt, | 714 gr per 1, für je 3 gr per 1 Mehrgewicht
   b: Ware des freien Verkehrs, | 0,50 Mk. Mehrpreis.
3. für Gerste: große inländische Brauerware.
4. für Hafer: inländischer.

1901.	Weizen a.	Weizen b.	Roggen a.	Roggen b.	Gerste	Hafer
Januar	—	151,18	—	125,37	135,79	125,92
Februar	—	150,92	—	126,17	135,61	126,46
März	—	156,62	—	128,25	140,14	129,96
April	120*)	164,65	—	133,69	145,93	138,13
Mai	137*)	171,75	—	138,56	142,69	138,52
Juni	—	172,25	—	133,74	132,21	133,31
Juli	127*)	169,71	—	133,90	134,50	134,75
August	—	168,15	103*)	136,83	135,67	133,27
September	—	154,42	—	135,66	129,61	128,90
Oktober	—	160,25	97,93	135,38	128,63	133,70
November	134,50**)	163,93	103,57	139,69	128,17	142,73
Dezember	139,33***)	171,50	104,66	141,09	130,28	145,78
Jahresdurchschnitt 1901	—	162,69	—	134,03	134,94	134,31
„ 1900	—	142,89	101,61	133,08	133,26	123,68
„ 1899	117,21	151,11	106,72	139,45	131,93	125,36
„ 1898	148,73	178,74	110,95	142,28	144,18	137,97

*) Nur einmal im Monat notirt.
**) Nur zweimal im Monat notirt.
***) Nur dreimal im Monat notirt.

II. Erzeugung und Vertrieb von Mehl und Kleie.

Aus der Uebersicht der hiesigen Produktion, der Zufuhren und Verladungen ergeben sich — abgesehen von denjenigen, nicht angeschriebenen Zufuhren, welche durch Landfuhre von Mühlen unserer Nachbarschaft hierher gekommen sind — im Vergleich mit den vier Vorjahren die nachstehenden Summen:

t zu 1000 kg:

	1. Hiesige Produktion.	2. Zufuhr bahn-, strom- u. seewärts.	3. Zusammen (1 u. 2).	4. Abladung seewärts.	5. Versand bahn- u. stromwärts.	6. Zusammen (4 u. 5)
1901:	25 791	68 189	94 160	11 945	69 937	81 882
1900:	26 780	77 629	104 409	16 452	64 817	81 269
1899:	38 235	66 128	104 363	25 146	55 693	80 839
1898:	46 790	52 734	99 524	27 291	50 212	77 503
1897:	43 820	54 480	98 300	32 374	51 017	83 391

Das Mühlengeschäft stand namentlich unter dem Eindrucke der bereits im vorigen Abschnitt erwähnten starken Auswinterung der Weizen- und Roggenfelder und der hierdurch in unserm Bezirk hervorgerufenen abnormen Preisbildung. Diese erschwerte den Mehlexport aufs äußerste und machte ihn namentlich nach dem Westen Deutschlands völlig unrentabel. Die Beschränkung des Absatzes auf den lokalen Konsum führte zu einer starken Konkurrenz der auf den hiesigen Markt angewiesenen Mühlen und zu einer Herabdrückung der Mehlpreise, die bei den an unserem Platz bestehenden hohen Getreidepreisen das Mühlengeschäft zu einem sehr ungünstigen machten.

Für die Wassermühlen unserer Provinz kam außerdem hinzu, daß sie bei der großen Dürre des vergangenen Sommers noch mehr als in den vorhergehenden Jahren durch Wassermangel zu leiden hatten, eine Kalamität, die sich von Jahr zu Jahr zu steigern scheint.

Für Futtermehl und Kleie war der Absatz zu ziemlich gleichbleibenden Preisen recht gut; auch dürfte der lebhafte Konsum noch weiter anhalten, da einerseits die vorjährige Heuernte wenig ertragreich war und andererseits der schlechte Ausfall der amerikanischen Maisernte nicht ohne Einfluß auf den Futterstoff-Markt bleiben kann.

Von den 5 Danziger Wassermühlen und der seit 1884 betriebenen Dampfmahlmühle der Danziger Oelmühle „Patzig & Co.“ sind an Getreide ungefähr dz.:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
vermahlen:					
Weizen	205 480	208 890	181 690	255 670	257 800
Roggen	64 060	66 950	213 090	223 400	192 800
zus.	269 540	275 840	394 780	479 070	450 600
daraus **gewonnen:**					
Weizenmehl und Weizengries	149 180	152 200	133 000	183 600	184 300
Roggen- u. Schrotmehl .	40 780	42 200	143 350	151 200	138 700
Kleie und Futtermehl .	69 750	73 400	106 000	133 100	115 200
zus.	259 710	267 800	382 350	467 900	438 200
Zugeführt wurden von Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie:					
bahnwärts: Mehl . .	69 415	71 750	55 975	49 950	50 112
„ Kleie . .	550 135	642 830	516 250	411 795	431 768
zus.	619 550	714 580	572 225	461 745	481 880
stromwärts	45 765	60 595	66 125	41 375	49 990
seewärts	16 575	1 110	22 934	24 215	12 933
Gesamtzufuhr	681 890	776 285	661 284	527 335	544 803

* * *

Versand seewärts: dz zu 100 kg:

nach	Weizenmehl	Roggenmehl	andres Mehl	Graupen, Gries rc.	Kleie	zusammen 1901:	1900:	1899:
Ost- und Westpreußen . . .	749	75	—	142	—	966	779	2 416
Pommern	24 836	4 310	613	5 742	15 244	50 745	65 385	67 610
Schleswig-Holstein und Lübeck	1 785	1 091	—	1 011	1 165	5 052	8 371	9 733
Hamburg-Zollgebiet . . .	113	200	—	262	214	789	2 851	36
Bremen, Hannover, Oldenburg	2 489	5 901	79	3 182	200	11 851	6 745	1 942
dem Rheingebiet	1 749	6 191	—	418	—	8 358	15 693	17 187
Hamburg-Freihafen	377	124	—	248	—	749	584	3 205
Bremerhaven	—	—	—	315	—	315	1 070	1 461
Belgien	—	—	—	212	—	212	5 660	599
Dänemark	999	2 155	—	1 209	3 297	7 660	29 836	19 853
Großbritannien	—	99	—	1 097	—	1 196	824	4 217
Niederlande	14 375	6 530	74	71	—	21 050	26 189	26 749
Schweden und Norwegen . .	—	1 052	5 694	1 648	1 275	9 669	429	15 038
Rußland und Finnland . .	—	323	520	—	—	843	99	81 416
zusammen 1901	47 472	28 051	6 980	15 557	21 395	119 455	—	—
1900	61 723	38 936	5 109	13 499	45 248	—	164 515	—
1899	55 627	131 210	3 676	13 560	47 389	—	—	251 462

* * *

Versand bahnwärts: dz.:

		1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
nach West- und Ostpreußen:	Mehl	59335	44025	54445	47365	350145
	Kleie	381660	335050	295700	278410	
„ Pommern	Mehl	18480	15495	15915	15140	101810
	Kleie	161310	166420	98915	82565	
„ dem übrigen Deutschland:	Mehl	2550	2575	1985	2160	
	Kleie	40515	35705	10850	10050	
„ Polen	Mehl	650	4195	4475	2525	785
	Kleie	—	—	—	—	
	zus.	664500	603465	482285	438215	452740
Versand stromwärts:		35870	44705	74640	63900	57430
	Gesamtversand	700370	812685	808387	775029	833914

* * *

Großhandelspreise für Mehl und Kleie in Danzig.

(Durchschnittspreise für dz. in Mark.)

1901:	Weizenmehl:		Roggenmehl:		Grobe Weizenkleie:	Roggenkleie:
	transito:	Inland:	transito:	Inland:		
Januar	14,50	19,25	12,50	18	8,80	8,80
Februar	14,75	19,50	12,50	18	9	9
März	15,25	20	12,50	18	9,20	9
April	17,25	22	13,50	19	9,30	9,30
Mai	18,25	23	14	19,50	9	9,20
Juni	17,75	22,50	13,50	19	8,40	9
Juli	17,50	22,25	13,25	18,75	8,40	9,20
August	17,25	22	13	18,50	8,80	9,20
September	17,25	22	13,25	18,75	9	9,20
Oktober	17,25	22	13,50	19	8,90	9
November	18	22,75	14,25	19,75	9,20	9,20
Dezember	18,25	23	14,50	20	9	9
1901	16,94	21,69	13,35	18,65	8,92	9,09
1900	14,75	19,50	13,64	19,14	8,85	9,07
1899	16,33	20,83	15	19,80	8,68	9,07
1898	21	25,50	15,61	20,31	8,27	8,77
1897	18,44	22,94	11,63	17,19	7,07	7,47

Die **Weizenstärke-Fabrik** der „Danziger Oelmühle Patzig & Co." hatte das ganze Jahr hindurch volle Beschäftigung. Sie hat produzirt:

1901:	13000	dz. Stärke und	4000	dz. Kleber,
1900:	3600	„ „ „	800	„ „
1899:	9950	„ „ „	3020	„ „
1898:	14000	„ „ „	2700	„ „
1897:	22000	„ „ „	4500	„ „

Die Fabrikate fanden zu rentirenden Preisen im Inlande schlanken Absatz. Ein Export nach dem Auslande ist infolge der Belastung des Rohmaterials mit einem Zoll von 35 Mark für die Tonne ausgeschlossen.

Die **„Preußischen Kunstmühlenwerke** Hermann Teßmer", die sich mit der Herstellung von Grützen und Graupen aus Gerste, von Schälerbsen und der Fabrikation von Hafergrütze und Haferblätichen (Oats) beschäftigen, verarbeiteten nach ihrem Bericht:

	Gerste:	Erbsen:	Hafer:
vom 1. November 1900 bis 31. Oktober 1901:	3293 t	616 t	1132 t
und „ 1. „ 1899 „ 31. „ 1900:	4758 „	1183 „	436 „

Der Rückgang in der Verarbeitung von Gerste ist dem ungünstigen Verhältnis zuzuschreiben, das zwischen den Preisen, die für das Rohmaterial zu zahlen waren und denjenigen, welche für die daraus hergestellten Fabrikate erzielt werden konnten, bestand. Die Schälerbsenfabrikation litt unter dem schlechten Ausfall der inländischen Ernte und der mangelhaften Beschaffenheit der im Auslande erzeugten Erbsen.

Die Zunahme in der Herstellung von Haferfabrikaten, welche die oben mitgetheilten Zahlen zeigen, ist eine Folge der schlechten Maisernte in Amerika. Es wird dort infolgedessen an Stelle des Maises in stärkerem Maße als sonst üblich Hafer verfüttert, und das Rohmaterial für die Herstellung von Oats ist dadurch so im Preise gestiegen, daß es den Teßmerschen Werken gelungen ist, erhebliche Mengen ihrer Haferpräparate auf dem norwegischen Markte, der sonst von Amerika beherrscht wird, abzusetzen.

* * *

III. Erzeugung und Vertrieb von Oel und Oelkuchen.

Von **Rüböl** in Fässern sind nach den zollamtlichen Anschreibungen von Danzig aus **seewärts verladen** worden:

	dz zu 100 kg: 1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
nach Großbritannien	1 897	14 500	948	—	3 234
„ Schleswig-Holstein und Lübeck	66	63	317	144	308
„ Hamburg	2 618	—	4	573	1 534
„ Pommern und Ostpreußen	415	217	753	182	1 545
„ Hannover-Oldenburg-Bremen	4 807	3 395	3 426	3 313	1 575
„ dem Rheingebiet	10 083	35 298	49 217	33 025	31 086
über niederländische Häfen	2 733	6 129	7 409	11 769	22 700
„ belgische Häfen	1 107	6 252	8 389	8 200	9 398
zus.	23 726	65 854	70 463	57 206	71 380
ferner von **Oelkuchen:**					
nach Großbritannien	9 611	—	—	250	—
„ den Niederlanden	—	—	—	687	235
„ Dänemark	777	10 250	41 284	38 760	32 698
„ Schweden	7 728	33 955	26 150	17 984	27 917
„ Norwegen	—	—	—	—	1 000
„ deutschen Häfen	126	5	100	500	200
zus.	18 242	44 210	67 534	58 181	62 050

Dieser Ausgang seewärts entstammt überwiegend der hiesigen Produktion der Danziger Oelmühle, welche nach ihren Angaben producirt hat:

1901:	34 000 dz Rüböl	und	64 000 dz Oelkuchen.
1900:	71 200 „ „	„	140 000 „ „
1899:	64 400 „ „	„	126 800 „ „
1898:	62 700 „ „	„	123 500 „ „
1897:	82 500 „ „	„	162 000 „ „

Es wurden davon an rohem und raffinirtem **Rüböl** verkauft: dz zu 100 kg:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
nach dem Rhein und Elsaß-Lothringen	17 400	42 000	54 400	52 000	75 000
„ England u. den Freihäfen Hamburg u. Bremen	7 400	15 000	940	5000	4 500
am Orte und in der Provinz	9 200	14 200	9 060	5 700	3 000
zus.	34 000	71 200	64 400	62 700	82 500

* * *

Die Exportpreise für rohes Rüböl stellten sich hier für den dz netto, Faß gratis, frei an Bord des Seeschiffes, ohne Rückvergütung von Zoll, in den einzelnen Monaten des Jahres 1901 wie folgt: Mk.

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
59½	57½	58	57	57	56½	56	57	56	55	55	55½

Hieraus berechnet sich ein Jahresdurchschnitt von 56,67 Mk. gegen 56,77 Mk. im Jahre 1900.

Von den auf der Danziger Oelmühle i. J. 1901 hergestellten 64 000 dz **Oelkuchen** sind 8 500 dz — gegen ca. 54 000 dz im Jahre vorher — nach Dänemark und Schweden verladen worden, während rund 55 500 dz — gegen 86 000 dz im Jahre 1900 — in den inländischen Verbrauch übergingen.

Die hiesigen Preise für Oelkuchen schlossen am Ende des Jahres für den dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Hiesige Rübkuchen D. O. . . . . . . Mk.	11	12	11,50	11,50	11,25
„ Leinkuchen . . . . „	14	15	13,50	12,50	12
Unsere Zufuhr von Rüb- und Leinkuchen betrug in dz:					
bahnwärts von deutschen Stationen	8 075	—	—	—	—
„ „ Rußland und Polen	24 340	16 580	37 220	41 675	30 360
seewärts von Frankreich	62 038	10 995	—	—	—
„ „ Großbritannien	10	905	1 447	1 198	202
„ „ Holland und Belgien	5 242	2 226	—	99	—
„ „ Dänemark	1 280	1 319	—	153	—
„ „ Pommern	2 631	—	229	1 606	198
„ „ Schleswig-Holstein und Lübeck .	907	3 765	4 370	8 617	13 883
„ „ Hamburg	1 422	6 306	1 660	31 162	13 236
„ „ Bremen	—	—	961	599	150
„ vom Rheinland	4 394	—	—	—	—
„ von den Ver. Staaten von Amerika .	11 347	—	2 352	5 874	—
	121 686	42 096	48 239	90 983	58 029
Dazu die hiesige Produktion mit . . .	64 000	140 000	126 800	123 500	162 000
ergiebt zus.	185 686	182 096	175 039	214 483	220 029
Versandt sind an Oelkuchen:					
seewärts	18 242	44 210	67 534	58 181	62 050
bahnwärts	113 345	126 695	121 710	119 180	127 165
zus.	131 587	170 905	189 244	177 361	189 215
Von dem Versand bahnwärts gingen nach:					
West- und Ostpreußen	93 470	109 820	98 430	91 925	102 035
dem übrigen Deutschland	19 875	16 695	23 280	26 950	25 130
Polen	—	180	—	200	—
Oesterreich-Ungarn	—	—	—	105	—

Von den rund 10 000 t Oelsaaten, welche im Kalenderjahre 1901 auf der Danziger Oelmühle verarbeitet worden sind, waren etwa 1000 t inländischer und 9000 t ausländischer Herkunft, gegen 7590 und 14000 t, zusammen 21590 t, im Vorjahre.

Die hiesige Oelmühle stellte ihren Betrieb am 2. Dezember 1900 Mangels guter Saaten ein und nahm im Anschluß daran den im Bericht des Vorjahres erwähnten maschinellen Umbau vor. Dieser dauerte bis gegen Ende Juli, so daß der Betrieb mit dem 1. August wieder aufgenommen werden konnte.

Die diesjährige Saaten-Ernte ist im Inlande, wie auch in unserem Hinterlande Rußland, noch geringer als im Vorjahre ausgefallen. Es mußte deshalb Raps und Rübsen seewärts importirt werden.

Das Verhältnis zwischen den für Saaten zu zahlenden und für Rüböl und Oelkuchen zu erzielenden Preisen war — wie seit Jahren überhaupt in der Oelmühlenindustrie — ein wenig günstiges. Die Fabrik verdankt einen minimalen Gewinn nur den durch die neue maschinelle Anlage gemachten Ersparnissen an Kohlen, Löhnen u. s. w.

Der Absatz von Oelkuchen muß schleppend genannt werden, auch der Absatz von Rüböl ließ, namentlich gegen Ende des Jahres, zu wünschen übrig.

* * *

Von **Leinöl** in Fässern wurden hier seewärts eingeführt dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
von Großbritannien	—	—	9	71	194
„ den Niederlanden	—	280	1 072	2 725	2 041
„ Hamburg-Altona	5 413	4 901	5 153	1 633	3 001
„ Bremen	23	494	4 356	4 935	2 830
„ dem Rheingebiet	707	100	833	2 216	4 807
„ Kiel und Lübeck	303	1 191	34	45	1 594
„ Stettin	324	45	14	141	90
	6 770	7 011	11 471	11 766	14 557

Die Preise stellten sich im Jahre 1901 für 100 kg netto, einschl. Faß, Kassa abzüglich $1^1/_4$ % Diskont, franco Danzig verzollt in den einzelnen Monaten wie folgt:

Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
63,20	56,20	50,10	55,85	69	68,80	67,50	68,30	68,60	66,65	68	64,90 Mk.

Daraus ergiebt sich ein Jahresdurchschnitt von 63,93 Mark gegen 66,58 Mark im Jahre 1900.

IV. Spiritus-, Sprit- und Likörgeschäft.

Für das Jahr 1901 ist bezeichnend eine infolge der Erweiterung des Kartoffelbaues in den östlichen Provinzen eingetretene starke Steigerung der Spiritusproduktion. Die Neigung zur Errichtung neuer Brennereien ist eine Erscheinung, welche sich bei jeder Annäherung eines Kontingentswechsels besonders lebhaft zu äußern pflegt. Auch im Berichtsjahre ist eine größere Anzahl neuer Brennereien in Thätigkeit gesetzt worden. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch eine fast allenthalben gute Kartoffelernte. In den letzten Monaten des Jahres 1901, welche bereits der Brennkampagne 1901/02 zuzuzählen sind, trat das Anwachsen der Spiritus-Produktion deshalb noch in stärkerem Maße in Erscheinung.

Die Branntwein-Production in Westpreußen betrug hl. r. A:

	1899/1900	1900/01	1901/02
im October	14 635	16 535	20 403
„ November	38 025	41 430	47 017
„ Dezember	40 448	46 189	53 809
„ Januar	44 518	45 552	53 705

Im Verbrauch von Branntwein für gewerbliche Zwecke ist eine erneute Steigerung zu verzeichnen, wenn sie auch mit dem Anwachsen der Production nicht annähernd Schritt halten konnte.

Die Verkaufspreise für rohen und gereinigten Branntwein wurden von der „Centrale für Spiritusverwerthung“ von Beginn des Jahres 1901 an bis zum September hin, abgesehen von wenigen und unbedeutenden Schwankungen, ziemlich gleichmäßig festgesetzt. Mit Beginn der neuen Brenncampagne sah sich aber die Centrale zu einer erheblichen Reduktion der Preise veranlaßt. Bestimmend dafür waren neben dem Anwachsen der Produktion die Verhältnisse, welche sich auf dem Gebiete der Gesetzgebung entwickelten. Das Gesetz vom Jahre 1895, welches die Erhebung einer Brennsteuer anordnete, um einerseits der Production der einzelnen Betriebe durch staffelmäßig steigende Belastung Schranken zu setzen, andererseits den Absatz für gewerbliche Zwecke und zur Ausfuhr durch Gewährung von Vergutungen zu fördern, trat mit dem 30. September 1901 außer Kraft. Die erwähnten Vergütungen wurden bereits mit dem 15. Juli 1901 sistirt. Im Jahre 1901 legte die Reichsregierung dem Reichstage einen Gesetzentwurf vor, welcher das Bedürfnis nach einer Regelung der Erzeugung und einer Steigerung des Absatzes in organischer Weise dadurch befriedigen sollte, daß ein bestimmter, vom Bundesrath alljährlich neu zu bestimmender Theil der Erzeugung der obligatorischen, nur durch Zahlung einer besonderen Brennsteuer von 15 Mk. abzulösenden Denaturirung unterliegen sollte. Dieser Vorschlag fand die Zustimmung der Mehrheit im Reichstage nicht. Auch ein Nothgesetz, welches provisorische Bestimmungen über die Forterhebung der Brennsteuer und die Fort-

gewährung der daraus fließenden Vergütungen für Denaturirung, Ausfuhr ꝛc. treffen sollte, kam infolge Beschlußunfähigkeit des Reichstages nicht zu Stande. Das Gewerbe entbehrt also zur Zeit, sowohl der die Produktion einschränkenden, wie den Absatz fördernden Wirkungen der früheren Brennsteuer, und dieser Mangel mußte naturgemäß in der Bemessung des Preisstandes in Betracht gezogen werden.

Die Lage der Likörfabrikation und Branntweindestillation hat sich wenig geändert. Sie litt unter der im Jahre 1900 eingetretenen Zollerhöhung auf Rum, Arrac, Cognac und Weinbranntwein, sowie unter den durch die Spiritusverwerthungsgesellschaft und das Zuckerkartell sehr erheblich heraufgesetzten Preisen von Spiritus und Zucker, den Hauptrohstoffen für die Likörfabrikation.

Da es den Fabrikanten nicht möglich war, besonders bei besseren Fabrikaten, eine Preiserhöhung bei den Abnehmern durchzusetzen, so blieb ihnen bei der großen Konkurrenz nichts übrig, als zu den alten Preisen zu verkaufen und auf angemessenen Verdienst zu verzichten, wollten sie sich nicht aus dem Felde schlagen lassen.

* * *

Unsere Zufuhren von Spiritus und Sprit haben betragen dz.:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
bahnwärts vom Inlande	139125	117235	103285	139515	105870
„ „ Polen	175	20	600	6225	7685
„ „ Rußland	—	—	100	805	110
zusammen bahnwärts	139300	117255	103985	146545	113665
auf der Weichsel	2760	8240	18500	26170	20860
seewärts	10152	11452	9659	8076	3101
Gesamtzufuhr	152212	136947	132144	180791	137626

* * *

Seewärts ausgegangen sind von Spiritus und Sprit nach den zollamtlichen Anschreibungen dz.:

nach	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Ost- und Westpreußen	3805	2385	3210	4188	4212
Pommern	590	792	—	2188	252
Schleswig-Holstein und Lübeck . .	218	775	1608	6674	3853
Hamburg-Altona	9433	31908	13186	28242	21643
Bremen und Hannover	127	296	1897	2611	1590
dem Rheingebiet	5447	7019	35209	27240	27536
holländischen Häfen	7429	12795	22880	34512	32423
belgischen Häfen	—	19	—	—	—
Großbritannien	415	487	549	—	—
Dänemark	—	9	—	1024	205
anderen Ländern	—	—	—	—	2
	27464	56485	78539	106679	91716

V. Zuckerhandel.

Die schwere Krisis des Jahres 1901 auf fast allen Gebieten des Handels und der Industrie hat sich auch bei der Rohzuckerfabrikation empfindlich geltend gemacht.

Die bisher dagewesenen niedrigsten Preise wurden weit unterschritten und erreichten einen bislang nicht für möglich gehaltenen, weit unter dem Productionswerth stehenden Stand. Es notirte Rohzucker Erstproduct franco Neufahrwasser Anfang des Jahres 9 Mk., Mitte Mai 9,50 Mk. und Ende December 6,25 Mk. Von dem allgemeinen wirthschaftlichen Rückgang abgesehen, ist der Grund für diese Er-

scheinung hauptsächlich in dem Mißverhältnis zwischen Erzeugung und Verbrauch zu suchen. Angeregt durch das im Vorjahre begründete deutsche Zuckerkartell, sowie infolge Auswinterns der Getreidesaaten hat die Zuckerrüben-Anbaufläche eine solche Ausdehnung erfahren, daß die diesjährige deutsche Production die bisher größte von etwa $39^1/_2$ Millionen Centner Rohzucker im Vorjahr noch um $6^1/_2$ Millionen überschreiten, sich also auf 46 Millionen stellen wird.

Der Inlandsconsum betrug im vorigen Jahre nur noch etwa 15 Millionen Centner Rohzuckerwerth, und eine weitere Abnahme ist angesichts der verschlechterten Erwerbsverhältnisse, sowie der hohen Kartellpreise und der durch letztere erleichterten Konkurrenz des Saccharins zu befürchten.

Aehnliche Verhältnisse in Bezug auf Zucker-Produktionen, Prämiensysteme und Kartelle herrschen in fast allen übrigen Zucker producirenden Ländern und verursachen eine von Jahr zu Jahr künstlich vermehrte Zucker-Erzeugung.

Nach F. O. Licht betrug die Weltproduktion

1899/1900	7 994 000	Tonnen
1900/1901	9 059 000	„
1901/1902	10 235 000	„ (geschätzt),

und es ist damit zu rechnen, daß die Weltvorräthe bei Beginn der Campagne 1902/1903 noch eine unverbrauchte Menge von rund 2 Millionen Tonnen aufweisen werden.

Es ist zu erhoffen, daß die internationalen Bestrebungen der Brüsseler Conferenz zur Abschaffung aller Prämien führen werden, und daß damit wieder eine Gesundung der Verhältnisse eintritt. Die Ausführung der Brüsseler Conferenz-Beschlüsse, wie solche geplant sind, müssen jedenfalls eine Aenderung unseres Zuckersteuergesetzes zur Folge haben, dergestalt, daß die Inlandsconsumsteuer ermäßigt und damit bei Verbilligung der Inlandspreise ein wesentlich höherer Inlandsconsum herbeigeführt wird.

Wenn bei dieser Gelegenheit die jetzigen Bestimmungen über Contingentirung und Betriebssteuer aus dem Gesetz verschwinden möchten, könnte das im Interesse der Industrie nur willkommen sein.

Das Geschäft an unserem Platze bewegte sich in den ersten beiden Monaten d. J. in engen Grenzen, da Angebot, von Nachproducten abgesehen, nur vereinzelt herauskam. Die Nachfrage war anfangs auf einige Käufe von Amerika und von inländischen Raffinerien hin etwas lebhafter und die Preise konnten von 9 auf 9,25 Mk. steigen, doch ging dieser Gewinn und noch weitere 25 Pf. wieder verloren, als Belgien und Frankreich mit billigem Angebot auftraten. Erneute Anregung brachte die Nachricht, daß England mit der Absicht umgehe, einen Einfuhrzoll auf Zucker zu erheben, indem man sich bestrebte, vor Einführung eines solchen Zolles — welche dann auch am 18. April thatsächlich erfolgte — noch möglichst große Zuckermengen, namentlich von Granulated, einzuführen.

Die Fabriken benützten diese Besserung zu starken Verkäufen, sodaß sich vorübergehend ein recht lebhaftes Geschäft entwickeln konnte, aber eben durch dies starke Angebot schwächte sich die Stimmung bald wieder ab.

Eine nochmalige Aufbesserung brachten dann im April/Mai Käufe seitens Canadas, und auch inländische Raffinerien griffen wieder kräftiger ein, sodaß die Preise bis 9,50 Mk. wie erwähnt, den höchsten Standpunkt dieses Jahres, anzogen. Von da an trat bis zum Jahresschluß ein nur von geringen Schwankungen unterbrochener Rückgang ein, da die hohen Schätzungszahlen, je näher die neue Campagne heranrückte, immer greifbarere Gestalt annahmen; am Jahresschluß notirte Erstproduct 6,25 Mk.

Verkäufe per neue Campagne (1901/1902) begannen angesichts der niedrigeren Preise erst später, als in früheren Jahren; die ersten Abschlüsse kamen im März zu Preisen von etwa 8,70 Mk. zu Stande.

Ein schwerer Schlag traf unseren Platz durch einen gewaltigen Brand, welcher die Zucker-Raffinerie in Neufahrwasser am 18. November vollständig außer Betrieb setzte. Unser bedeutendster Käufer trat damit gänzlich vom Markte zurück; hoffentlich findet ein baldiger Wiederaufbau des großen Etablissements statt.

Am 1. April ermäßigte die Eisenbahnverwaltung die Fracht für zum Export bestimmten Rohzucker auf Special-Tarif III; den Fabriken, namentlich den vom Verschiffungshafen entfernter liegenden, erwuchs dadurch ein nicht unwesentlicher Nutzen, besondere Verschiebungen im Handel hat indessen diese Veränderung für unseren Platz nicht zur Folge gehabt.

Die Zufuhren und Verschiffungen von **russischem Zucker** waren zwar nicht so groß wie im Vorjahre, haben aber immerhin einen recht erheblichen Umfang gehabt. Allerdings sind die Geschäfte zum Theil wieder mit Umgehung der hiesigen Käufer direkt abgeschlossen worden, sodaß unserem Platze nur die Spedition zufiel. Das Geschäft war wie in früheren Jahren sehr unregelmäßig, oft sehr lebhaft und dann wieder auf längere Zeit vollständig stockend. Hauptabnehmer waren Großbritannien, Amerika und Finland.

Die Preise schlossen sich im Allgemeinen, wenn sich auch die Spannung öfters verschob, den Schwankungen des Rohzuckermarktes an. Der höchste constatirte Preis ist 10,60 Mk., der niedrigste 7,90 Mk.

Die beiden hiesigen **Zuckerraffinerien** waren im Geschäftsjahre 1900/01 andauernd in vollem Betriebe, und die geschäftlichen Ergebnisse sind für beide als günstige zu bezeichnen. Auch für die Folge ist ein Andauern der guten Lage des deutschen Zuckerraffinationsgewerbes zu erwarten. Um so tiefer ist der erwähnte Brand der Raffinerie zu Neufahrwasser zu beklagen. Der Brand macht sich in dem hiesigen Erwerbsleben namentlich auch um deswillen empfindlich fühlbar, weil durch ihn Hunderte von Arbeitskräften, darunter besonders viele weibliche, erwerbslos geworden sind.

Geklagt wird darüber, daß mit der Detarifirung des Rohzuckers zum Export eine Maßnahme zur Einführung gekommen ist, bei welcher auf die Raffinerien nicht die erforderliche Rücksicht genommen worden ist. Die Raffinerien müssen in jedem Falle franco Danzig—Neufahrwasser denselben Preis für Rohzucker bezahlen, wie der Exporteur, gleichviel, ob sie den Zucker für das Inland oder für das Ausland verarbeiten. Da nun aber die Rohzuckerfabriken selbstverständlich nur mit der Bedingung verkaufen, daß sie keine höhere Fracht zu zahlen haben, als die des Specialtarifs III von ihrer Fabrik bis zum Hafenplatz, die Raffinerien hingegen von der Bahn für allen Zucker, den sie zu Inlandsraffinaden verarbeiten, mit den wesentlich höheren Frachtsätzen des Specialtarifs I belastet bleiben, so verlieren sie für sämtliche Inlandsraffinaden die volle Differenz zwischen den Frachtsätzen der Specialtarife I und III des für diesen Zweck angeschafften Rohzuckers.

Uebersicht der Zufuhren (ausschl. der direkten Zufuhren an die hiesigen Raffinerien), Lagerbestände und Verladungen von inländischem Rohzucker in Danzig.

(Sack zu 100 kg netto):

		Lagerbestände am 1. des Monats:	Zugang im Monat:	Abladungen seewärts:	Versand an inländische Raffinerien:
1901:	Januar . . .	256 027	13 883	33 746	5 500
	Februar . .	230 664	11 570	43 176	17 000
	März . . .	182 058	13 257	21 119	52 579
	April . . .	121 617	25 951	18 474	75 211
	Mai	53 883	1 000	6 135	25 886
	Juni . . .	22 862	12 002	6 586	13 395
	Juli	14 883	2 892	900	3 000
	August . . .	13 875	5 926	2 661	—
	September . .	17 140	5 207	2 800	—
	Oktober . . .	19 547	258 736	15 063	—
	November . .	263 220	406 100	30 080	—
	Dezember . .	639 240	469 613	277 865	—
zusammen	1901:	—	1 226 137	458 605	192 571
	1900:	—	821 382	796 721	323 821
	1899:	—	884 695	662 385	344 334

Von **Abladungen seewärts** gingen nach:

(Sack zu 100 kg):

1901.	Groß-britannien	Schweden	Dänemark	Amerika	Hamburg	den Nieder-landen	Zusammen
Januar	5 500	—	—	28 246	—	—	33 746
Februar	40 456	—	—	2 720	—	—	43 176
März	21 119	—	—	—	—	—	21 119
April	18 474	—	—	—	—	—	18 474
Mai	6 135	—	—	—	—	—	6 135
Juni	6 586	—	—	—	—	—	6 586
Juli	900	—	—	—	—	—	900
August	2 661	—	—	—	—	—	2 661
September	2 800	—	—	—	—	—	2 800
Oktober	15 063	—	—	—	—	—	15 063
November	29 700	380	—	—	—	—	30 080
Dezember	173 865	—	—	102 000	—	2 000	277 865
zusammen 1901	323 259	380	—	132 966	—	2 000	458 605
1900	151 908	4 000	5 500	635 313	—	—	796 721
1899	236 325	17 247	5 000	394 314	5 500	—	658 386

* * *

Von **russischem Zucker** — Roh- und Krystallzucker — waren: dz:

1901.	Anfangs des Monats auf Lager:	Zugang:	Die Verschiffungen betrugen:	Von den Verschiffungen gingen nach: Groß-britannien:	Amerika:	Finland:	Anderen Ländern:
Januar	95 445	5 200	16 880	2 225	14 430	—	225
Februar	83 765	22 552	22 752	6 250	16 502	—	—
März	83 565	13 368	36 258	31 233	5 025	—	—
April	60 675	18 395	27 195	26 985	—	—	210
Mai	51 875	14 380	25 200	—	—	20 775	4 425
Juni	41 055	23 141	26 660	475	—	24 185	2 000
Juli	37 536	10 765	19 395	8 250	—	8 275	2 870
August	28 906	1 339	6 430	2 355	—	3 925	150
September	23 815	7 092	3 967	2 645	—	900	422
Oktober	26 940	54 898	31 038	17 818	—	8 945	4 275
November	50 800	61 231	28 269	16 719	—	10 100	1 450
Dezember	83 762	106 768	58 542	34 722	—	23 470	350
zusammen 1901	—	339 129	302 586	149 677	35 957	100 575	16 377
1900	—	511 105	459 005	233 728	143 987	60 800	20 490
1899	—	156 608	130 123	107 958	400	21 665	100

* * *

Nach den zollamtlichen Anschreibungen sind 1901 **seewärts** ausgeführt worden: dz:

nach	Rohzucker (Statistisches Waren-Verzeichnis Nr. 699)	Raffinirter Zucker (Stat. W.-V. Nr. 700)	Rohzucker von mindestens 90 % Zuckergehalt und raffin. Zucker von unter 98, aber mindestens 90 % Zuckergehalt (St. W.-Verz. Nr. 701)	Kandis und Zucker in Broden und Würfeln sowie Krystalle von mindestens 99½ % Zuckergehalt (St. W.-Verz. Nr. 702)	Alle übrigen harten Zucker (St. W.-Verz. Nr. 703)	Zusammen 1901:
Ost- und Westpreußen	—	—	—	6 945	—	6 945
Pommern	—	—	—	32 761	—	32 761
Schleswig-Holstein u. Lübeck	—	—	—	38 779	—	38 779
Hamburg	2 749	18 890	—	37 562	53	59 254
Hannover, Oldenburg und Bremen . . .	—	9 479	—	34 384	151	44 014
dem Rheingebiet . .	—	139	—	37 254	621	38 014
Dänemark	49	432	446	7 709	—	8 636
Norwegen	—	—	—	11 589	—	11 589
Rußland	—	168 559	—	—	—	168 559
Finland	—	33 414	—	—	—	33 414
Großbritannien . .	27 901	141 196	253 723	563 369	1 000	987 189
den Niederlanden . .	3 500	301	2 001	5 007	—	10 809
Belgien	—	—	—	718	—	718
Afrika	—	—	—	4 990	—	4 990
den Vereinigten Staaten von Amerika . .	—	17 309	129 831	—	—	147 140
zusammen 1901 .	34 199	389 719	386 001	781 067	1 825	1 592 811
1900 .	33 688	380 407	966 930	922 401	7 126	2 310 552
1899 .	13 996	137 942	701 694	727 639	983	1 582 254

* * *

Danziger Börsennotirungen für inländischen Rohzucker 1901.

	Transitpreis franco Neufahrwasser pr. 50 kg incl. Sack: Rendement:					
	88 °			75 °		
	Niedrigster Preis: Mk.	Höchster Preis: Mk.	Monatl. Durchschnitt: Mk.	Niedrigster Preis: Mk.	Höchster Preis: Mk.	Monatl. Durchschnitt: Mk.
Januar	8,92½	9,22½	9,07	7,02½	7,42½	7,14
Februar	9,05	9,15	9,10	7,05	7,25	7,18
März	8,75	9,07½	8,89	6,95	7,25	7,08
April	8,85*)	8,85*)	8,85*)	6,60	6,97½	6,81
Mai	9,00	9,45	9,24	7,05*)	7,05*)	7,05*)
Juni/August	—	—	—	—	—	—
September	7,25*)	7,25*)	7,25	—	—	—
Oktober	7,—	7,45	7,33	5,42½	5,67½	5,58
November	6,95	7,17½	7,05	5,30	5,52½	5,42
Dezember	6,25	7,—	6,77	5,00	5,47½	5,30
1901	6,25	9,45	8,17	5,00	7,42½	6,45
1900	8,80	10,50	9,60	6,95	8,05	7,52

*) Nur einmal im Monat notirt.

VI. Cacao-, Chocoladen-, Marzipan- und Zuckerwarenindustrie.

Umfang und Betrieb der hier vorhandenen Fabriken war im wesentlichen der gleiche wie im Vorjahre. Die zur Fabrikation erforderlichen Rohstoffe (Cacao, Mandeln, Gewürze u. s. w.) hatten normale Preise, die Arbeitslöhne und die Preise des Verpackungsmaterials an Kisten, Papier u. s. w. sind unverändert geblieben. Eine wesentliche Aenderung ist dagegen in dem Preise des wichtigsten Rohstoffes der Zuckerwarenindustrie, durch die Erhöhung der Preise des raffinirten Zuckers eingetreten. Diese Preiserhöhung führte zunächst bis zum Beginn des Herbstes einen flotten Absatz der Zuckerwaren herbei, da bis zu dieser Zeit der Zwischenhandel reichlich mit Zucker versehen war, den er vor Gründung des Kartells gekauft hatte. Von dem genannten Zeitpunkt an trat aber die vom Kartell vorhergesehene Erhöhung der Verkaufspreise um 10 Mark für 100 kg in Kraft, und sogleich zeigte sich ein merkliches Nachlassen in dem Konsum von Zuckerwaren. Die uns von hiesigen Fabriken zugegangenen Berichte sprechen übereinstimmend die Befürchtung aus, daß die Entwickelung ihrer Industrie bei Fortdauer der hohen Kartellzuckerpreise eine sehr kümmerliche sein werde, eine Befürchtung, der aber hoffentlich durch das Inkrafttreten der internationalen Vereinbarung über die Aufhebung der Zuckerexportprämien der Boden entzogen werden wird.

VII. Holzhandel und Holzindustrie.

Bei dem engen Zusammenhange, der erfahrungsgemäß zwischen dem Verbrauche von Holz und Eisen besteht, mußte die schwierige Lage der gesamten Eisen-Industrie ihre Rückwirkung auch auf den Holzexport der Ostsee ausüben. Da aber der Export Danzigs nur zum kleineren Theile nach deutschen und kontinentalen Häfen, zum größeren aber nach England geht, so war der Rückschlag insofern gemildert, als England hinsichtlich seines Gesamthandels im Jahre 1901 bei weitem weniger heftig gelitten hat, als insbesondere Deutschland und Belgien. Die Schiffbau-Industrie Englands war bis zum Schlusse des Jahres in hoher Blüthe, und da große Bauten aller Art in Angriff genommen waren, so gab ein gewisser laufender Bedarf dem Export Danzigs bis in den Spätherbst hinein immer noch Nahrung, wenn auch oft zu wesentlich ermäßigten Preisen.

Der Preisfall für die Holz-Erzeugnisse der anderen Ostseeländer (Rußland, Finland, Schweden) ist ein so heftiger gewesen, wie er seit 1890 nicht erlebt worden ist; er betrug für die meisten Schnitthölzer etwa 20 bis 25 % und zum Theil bis 35 %. Ein solcher Sturz war nicht erwartet worden, wenn auch die Uebertreibungen der Jahre 1899 und 1900 einen Rückschlag wahrscheinlich gemacht hatten; er mußte auf die in Danzig zum Verkaufe gelangenden Hölzer empfindlichen Druck ausüben, der sich allerdings verschieden stark äußerte: je nach der Gattung und den Dimensionen der Hölzer. Wie wir in unserem letzten Berichte mitgetheilt haben, war die Wirkung der starken Holzerzeugung des Winters 1899/1900 dadurch gemildert worden, daß etwa 300 bis 400 Traften infolge ungünstiger Wasserverhältnisse im Jahre 1900 die preußische Grenze nicht erreicht hatten und in Rußland überwintern mußten. Die hierdurch bewirkte Festlegung großer, unbefriedigenden Ertrag versprechender Kapitalien hatte aber wenigstens den Nutzen, daß im Winter 1900/01 erheblich weniger Holz geschlagen wurde, als in den Vorjahren. Es ergiebt sich dies auch aus den Ziffern der Wasserzufuhr bei Schilno, die von 1808 Traften im Jahre 1900 auf 1749 Traften im Jahre 1901 sank. Ist auch diese Minderzufuhr nicht von großer Bedeutung, so verhütete sie doch einen vernichtenden Zusammenbruch aller Preise. Die schwächsten Hände — und deren waren nicht wenige — mußten allerdings unter schweren Opfern ihre Ware abstoßen, die kräftigeren dagegen hielten sie zurück, soweit sie nicht zu angemessenen Preisen verkäuflich war. Dadurch wurde zwar ein ansehnliches Lager erster Hand in die Kampagne 1901/02 übernommen, aber da in dieser ein sehr viel kleinerer Einschlag mit voller Sicherheit zu erwarten ist, so darf man hoffen, daß allmählich sich wieder gesundere Verhältnisse einstellen werden.

Zu den Artikeln, die am meisten unter übergroßer Zufuhr bei verringertem Absatze gelitten haben, gehören: eichene Schwellen, die, trotz beispiellos niedrigen Nennwerths, zeitweise gradezu unverkäuflich waren; kieferne Rundhölzer, die unter dem Stillstande des deutschen Geschäfts litten, und tannene beschlagene Hölzer, die weit über Bedarf erzeugt waren. Weniger litten eichene Plançons in guter Ware, gute kieferne Balken und kieferne Balkenenden in starken Dimensionen, während die weniger beliebten schwachen Hölzer auch dieser Art bis zu 20 % im Preise wichen.

Drückender noch, als der zeitweise, zumal etwa seit Juni immer fühlbarer werdende Mangel an Absatz, waren die trotz reichlichen Geldstandes schwierigen Kredit-Verhältnisse. In den Zeiten der Hochkonjunktur 1899 und besonders 1900 war eine Frage des Kredits eigentlich gar nicht vorhanden. Der Drang der Geldgeber nach neuem Geschäfte war so groß und seine Befriedigung wurde oft so kritiklos betrieben, daß Firmen, die vernünftiger Weise einige Hunderttausend Mark hätten umsetzen dürfen, mit Millionen operirten. Die Folge davon war, daß grade im Gebiete des Holzhandels und des Baugewerbes die Höhe der theueren Läger und die daraus sich ergebenden Verbindlichkeiten einzelner Häuser eine von allen ruhig Denkenden mit wachsender Besorgnis beobachtete Höhe erreichten. Zwei größere Firmen unseres Platzes, neben einigen kleineren, mußten ihre Zahlungen einstellen und andere geriethen in Schwierigkeiten, die glücklicher Weise überwunden wurden. Die Reichsbankhauptstelle hat sich das Verdienst erworben, daß sie in der kritischen Zeit auch hier zur Beseitigung der schwierigen Lage ernstlich mithalf.

Am Schlusse des Berichtsjahres hat sich die Lage erheblich gebessert, so daß die Wiederkehr normaler Verhältnisse zuversichtlich erwartet werden darf.

Die starke Frühjahrszufuhr überwinterter Traften füllte die Läger sehr stark, so daß es zeitweise schwierig war, alle Traften ordentlich unterzubringen. Der durch den Holzhandel Danzigs geschaffene Holzhafen hat sich dabei in vollem Maße bewährt, und es darf angenommen werden, daß er für absehbare Zeit dem Bedarfe des Handels genügen wird, zumal wenn, wie zu erwarten ist, die Staatsregierung unseren Anträgen Folge gegeben haben wird, die auf einen besseren Schutz der oberen todten Weichsel gegen die Schwellung von der See her abzielen. Erst wenn dieser oft starke Stau erheblich vermindert worden sein wird, kann die vorhandene Wasserfläche ganz ausgenutzt werden, und vor Allem wird dann auch der Transport gebrakter, nicht mehr im Floßverbande befindlicher Hölzer durch den Plehnendorfer Schleusenkanal in die untere todte Weichsel ohne Schwierigkeit möglich sein.

Die geplanten neuen Hafenanlagen in der Schuitenlake sollen auch dem Holzhandel durch Schaffung neuer Schiffsladestellen dienstbar gemacht werden. Zunächst aber hat der Wunsch der Staatsregierung, aus den Hafenanlagen höhere Einnahmen zu erzielen, neben der Erhöhung der Schiffahrtsabgaben, für den Holzhandel eine erhebliche neue Belastung herbeigeführt. Auf der unteren bis dahin abgabefreien, todten Weichsel (unterhalb Plehnendorf) ist seit dem 1. Juli 1901 die Erhebung einer monatlichen Lagergebühr von 0,2 Pf. für das qm Wasserfläche eingeführt worden. Die Einzelheiten der Verordnung geben wir an anderer Stelle. Wir können hier aber mit Dank feststellen, daß unseren Bemühungen, die Erhebung der Gebühr den Verhältnissen anzupassen und unnöthige Härten zu vermeiden, von den Behörden Rechnung getragen ist. Die Einführung einer Abgabe in Zeiten rückgängiger Konjunktur ist für den Handel nicht leicht gewesen.

Die Arbeiterverhältnisse waren, dank der Regelung von 1900, befriedigend. Bei der im Herbste beginnenden Arbeitsabnahme haben die Arbeitgeber des Holzhandels sich nach Kräften bemüht, ihren vollen Bestand an Arbeitskräften zu erhalten, wenn auch zum Theil unter Verringerung der Arbeitszeit.

Die Schneidemühlen waren in der zweiten Hälfte des Jahres weniger gut beschäftigt. Die schwere Krisis, die das Baugewerbe durchzumachen hatte, konnte auf sie nicht ohne fühlbare Wirkung bleiben. Der so wichtige Absatz von Nebengütern litt stark unter diesen Verhältnissen, ganz besonders aber noch unter überaus billigem Angebote von Holzgütern aus den inländischen Schneidemühlen unserer und der benachbarten Provinzen.

Die Verschiffungen wurden durch billiges Frachtangebot erleichtert. Immer von Neuem fühlbar wird der Mangel an kleinen Fahrzeugen.

Die Zufuhr Danzigs hat betragen:

1898:	665055 Festmeter	im Werthe von	20219500 Mk.
1899:	717160 „	„ „ „ „	21878000 „
1900:	429159 „	„ „ „ „	12756600 „
1901:	446810 „	„ „ „ „	13239100 „

Sie ist also, aus den bereits erörterten Gründen, gegen das Vorjahr um 17651 Festmeter und 482500 Mk gestiegen Der Durchschnittswerth, der 1900 29,70 Mk. für das Festmeter betrug, ist, trotz zum Theil sehr gesunkener Preise, nur auf 29,65 Mk. gefallen, was darin seinen Grund hat, daß die Einfuhr einiger höherwerthiger Artikel, wie kieferner Balken, starker Mauerlatten, Sleepers und eichener Plançons gestiegen und dadurch der Preisfall der anderen Waren ausgeglichen ist.

Die Gesamtzufuhr der wichtigsten Holzgattungen auf der Weichsel über die Grenze bei Schilno war die folgende:

	1899:	1900:	1901:
kieferne Rundhölzer . . .	692271 Stück	696548 Stück	545656 Stück
„ Balken, Mauerlatten	921485 „	548991 „	714861 „
„ Sleepers	937641 „	409704 „	652071 „
„ Schwellen	1670136 „	908691 „	1016619 „
eichene Rundhölzer . . .	13744 „	8253 „	8734 „
„ Rundschwellen . . .	100562 „	60280 „	85160 „
„ Plançons	52920 „	17522 „	19531 „
„ Schwellen	544315 „	279841 „	265367 „
„ Weichenschwellen . .	26410 „	27161 „	20067 „
„ Stäbe . . . . . „ Blamiser-Stäbe . .	} 394315 „	} 46215 „	} 44890 „
„ Kreuzhölzer . . .	24251 „	3554 „	4394 „
tannene Balken und Mauerlatten	144815 „	91355 „	121117 „
„ Rundhölzer. . . .	26732 „	45792 „	52670 „

Der Antheil Danzigs an dieser Zufuhr ist in runden Ziffern bereits weiter oben angegeben.

In der Gesamtziffer der Zufuhr ist auch die Zufuhr bahnseits mitenthalten. Näheres ergeben die Uebersichten, die weiter unten folgen.

Die Einfuhr betrug in Schilno:

1899:	2232 Traften:	davon gingen nach Danzig:	896 Traften	= 40,1 %
1900:	1808 „	„ „ „ „ „	502 „	= 27,65 %
1901:	1749 „	„ „ „ „ „	516 „	= 29,50 %

Der Antheil Danzigs ist somit um ein Geringes gestiegen.

Die Ausfuhr seewärts, deren Einzelnheiten ebenfalls weiter unten folgen, betrug, nach zollamtlicher Anschreibung:

1899:	308356 Tonnen,
1900:	255160 „
1901:	222381 „

sie ist also abermals nicht unerheblich gefallen.

Vorbemerkung: In den folgenden Angaben verstehen sich, von besonders bemerkten Ausnahmen abgesehen, die Preise für den Kubikfuß (englisch, rheinländisch oder altfranzösisch), unverzollt.

Kieferne Balken. (Englisch Maß): Die Zufuhr war um nahezu 100000 Stück größer als 1900 bei 1735300 Mk. höherem Werthe. Neben einer größeren Zahl russischer Balken kamen vorwiegend kurze Balken und Balkenenden, wie sie für den englischen Markt zu Weichenschwellen gebraucht werden. Die Preise für gute Balken von 25 bis 26 Fuß Durchschnittslänge gingen von 126 bis 128 Pf. bis auf 123 bis 125 und schließlich bis auf 119 bis 120 Pfennige zurück. Balkenenden schwacher und

starker Dimensionen, 11/11, 12/12″ und 15/15″ und mehr, wurden noch im Mai mit 95 bis 100 Pf. bezahlt, schlossen aber nach plötzlichem Falle mit 75 bis 85 Pf. je nach Güte und Dimensionen. Mittlere Hölzer, 13/13 bis 14/15″, blieben stark gefragt und schwankten nur von 115 Pf. bis 105 Pf. Zu den gleichen Preisen wurden auch kurze Balken von 19 bis 20 Fuß Durchschnitt gehandelt. Der Bestand guter Ware ist gering.

Kieferne Mauerlatten. (Rheinl. Maß.) Die Gesamtzufuhr war um 20 931 Stück kleiner, da aber die Zufuhr starker Hölzer reichlicher war, so ist die Menge um 5634 Festmeter, der Werth um 174 100 Mk. gestiegen. Es bedangen: 4/4 bis 7/8 Zoll, 13 bis 24 Fuß Durchschnittslänge 50 bis 70 Pf., 25 bis 33 Fuß Durchschnittslänge 70 bis 93 Pf.; 8/8 bis 11/11 Zoll, 19 bis 21 Fuß Durchschnittslängen 90 bis 75 Pf., längere Durchschnitte 103 bis 85 Pf.; Weichensleepers 8/8 bis 10/11 Zoll, 10/17 Fuß brachten 80 bis 65 Pfennige.

Kieferne Sleepers. (Engl. Maß.) Das Geschäft war sehr bedeutend. Die Zufuhr war um 233 040 Stück größer. Die Preise hielten sich verhältnismäßig gut: 10/10 Zoll 85 bis 80 Pf.; 9/9 Zoll 3,50 bis 3,20 Mk. für ein Stück; 12/12 Zoll waren wenig begehrt und bedangen 10 bis 20 Pf. weniger als gute 10/10″.

Kieferne Plattschwellen. (Rheinl. Maß) waren schwach begehrt; die Zufuhr ist um etwa 30 000 Stück gewachsen. Die Preise wichen für 6/10″ von 2,60 bis 2,05 für ein Stück verzollt; 6/9″ waren 30 Pf. billiger. Es blieben größere Posten unverkauft in erster Hand.

Kiefernes Rundholz (Rheinl. Maß) zeigt einen gewaltigen Rückgang der Zufuhr, sie fiel von 96 379 auf 28 767, also um 67 612 Stück. Die Preise gingen bedeutend zurück. Feinste Partien von 40 bis 60 Kubikfuß Stärke bedangen 70 bis 65 Pf., mittlere Ware bedang 65 bis 55 Pf., geringe 60 bis 43 Pf. Der Markt schloß lustlos.

Tannene Balken und Mauerlatten. (Rheinl. Maß.) Die Zufuhr überstieg die des Vorjahrs um rund 53 000 Stück, sie bestand zum Theil aus sehr unbeliebten Stärken. Der Absatz stockte von Juni ab fast vollständig. Während im Frühjahr in Erwartung kleiner Abkunftpreise von 61 bis zu 70 Pf. willig bezahlt wurden (je nach Durchschnittslänge und Sortiment), waren frische Zufuhren im Herbste nahezu unverkäuflich und erzielten erheblich niedrigere Preise. Der Markt schloß auf etwa 50 Pf. für 19/20 Fuß und 55 bis 60 Pf. für 23 bis 27 Fuß Durchschnittslänge.

Tannen-Rundholz (Rheinl. Maß) hatten sehr kleines Geschäft bei weichenden Preisen.

Eichene Planςons. (Franz. Maß.) Das Geschäft war im Frühjahr nicht unbedeutend, gestaltete sich aber, bei wachsender amerikanischer Konkurrenz in geschnittenen Hölzern, im Laufe des Jahres immer schwieriger. Gute Partien von 20 bis 23 Fuß Durchschnittslänge und 23 bis 35 Kubikfuß Durchschnittsstärke bedangen 220 bis 245 Pfennige, abfallende Ware mußte sehr billig abgegeben werden. Es verblieb nur ein kleiner Bestand unverkauft in erster Hand.

Eichene Rundklötze. (Rheinl. Maß.) Die Zufuhr war um rund 21 000 Stück größer als 1900, der Absatz bei ruhigem Geschäfte gut. Die Preise hatten nur geringe Schwankungen. Es bedangen $9\frac{1}{2}$ Zoll 2,80 bis 3 Mk., $10\frac{1}{4}$ Zoll 5,10 bis 5,30 Mk., 11 Zoll 6,10 bis 6,30 Mk., stärkere 6,40 bis 6,70 Mk., für das Stück transito.

Eichene Platt- und Doppelschwellen. (Rheinl. Maß.) Die Zufuhr war um rund 34 000 Stück größer als im Vorjahre, das Geschäft matt bis zu völligem Stillstande. Die Preise für 6/10″ fielen von 3,60 bis auf 3 Mk., einzelne sogar bis auf 2,90 Mk., 6/9″ waren 50 Pf. billiger. Es blieben ansehnliche Posten unverkauft in erster Hand. Die Preise verstehen sich für das Stück verzollt.

Eichene Stäbe. Das Geschäft hat fast vollständig aufgehört. Nur kleine Partien wurden zugeführt.

Eichene Blamiser. Das Geschäft ist fast nur noch Spedition. Lieferung erfolgt auf Bestellung. Preis etwa 15 Mk. für das Schock von 60 Stück.

* * *

Danzigs Holzzufuhr auf der Weichsel und der Eisenbahn.

Gattung der Hölzer.		Stückzahl.	Geschätzter Festmeter-Inhalt	Geschätzter Einkaufswerth. Mk.
Kiefern:	Balken	219 255	109 230	3 805 000
	Mauerlatten	116 573	39 690	1 154 100
	Sleepers	620 705	111 110	3 167 600
	Schwellen einschl. Doppelschwellen	252 672	27 830	583 400
	Rundhölzer	28 767	44 520	906 200
Tannen:	Balken und Mauerlatten	115 644	36 690	746 800
	Rundholz	2 938	5 490	74 400
Eichen:	Balken, Krumm- und Kreuzhölzer	2 628	180	5 800
	Plançons	22 660	18 450	1 160 900
	Rundholz	602	280	8 100
	Stäbe	70 Schock (red. auf Pipen I)	100	9 800
	Parquetbretter	45 633	130	9 500
	Blamiser	3 187	1 080	47 800
	Rundklötze	86 000	13 310	455 900
	Halbrunde Schwellen	602	50	1 800
	Plattschwellen	220 072	22 540	649 200
	Doppelschwellen	67 269	13 530	403 600
	Kleinbahnschwellen	14 566	1 450	14 600
	Verschiedene Hölzer	6 804	1 150	34 600
	Insgesamt 1901:		446 810	13 239 100
	1900:		429 159	12 756 600
	1899:		713 160	21 878 000

* * *

Verladungen von Bau- und Nutzholz seewärts.

(nach den zollamtlichen Anschreibungen, in dz.):

Im Jahre 1901 sind ausgegangen nach Häfen von	1. roh- u. beschlagen waldrechtet (Statist. W.-V. Nr. 422)	2. Faßdauben (St. W.-V. Nr. 423 und 427)	3. behauen und vorgearbeitet (St. W.-V. Nr. 426)	4. Säge- und Schnittwaren (St. W.-V. Nr. 430)	1—4 Zusammen: 1901	1900	1899
Ost- und Westpreußen	—	—	—	—	—	2 602	3 087
Pommern	114	—	96 145	25 124	121 383	139 467	337 295
Mecklenburg	—	—	8 836	5 524	14 360	—	19 649
Schleswig-Holstein a. d. Ostsee und Lübeck	460	323	48 147	17 970	66 900	107 674	80 115
Schleswig-Holstein a. d. Nordsee	—	—	7 106	665	7 771	19 563	12 684
Hamburg	—	—	36 460	14 216	50 676	36 261	33 433
Bremen, Hannover, Oldenburg	24 985	614	54 294	16 054	95 947	115 006	104 777
dem Rheingebiet	4 967	889	18 627	8 606	33 089	23 972	37 715
Dänemark	473	714	179 982	21 017	202 186	160 042	227 527
Norwegen	—	3	—	—	3	525	—
Rußland	—	89	—	—	89	—	—
Großbritannien	4 538	1 342	1 144 890	50 568	1 201 338	1 504 296	1 587 551
den Niederlanden	7 936	10 217	120 693	16 270	155 116	136 694	242 537
Belgien	32 449	—	178 042	14 721	225 212	208 247	306 286
Frankreich	—	—	21 825	18 561	40 386	65 246	66 804
Spanien	—	—	—	—	—	30 396	7 890
Portugal	—	—	—	—	—	1 612	8 719
Malta	—	—	5 106	2 819	7 925	—	6 470
Vereinigte Staaten von Amerika	—	—	—	—	—	—	1 024
1901:	75 922	14 191	1 920 153	212 115	2 222 381	—	—
1900:	94 366	23 756	2 259 331	174 150	—	2 551 603	—
1899:	260 402	33 504	2 447 890	341 767	—	—	3 083 563

Nach unseren Ermittelungen vertheilt sich die seewärtige Ausfuhr auf die einzelnen Artikel wie folgt. Es gingen ebm nach:

	Deutschen Ostseehäfen	Deutschen Nordseehäfen	Dänemark	Schweden	Holland	Belgien	Frankreich	Groß-britannien	Spanien	Zusammen
Kieferne Hölzer:										
Rundholz	18	404	68	—	—	—	—	—	—	490
Balken 12/12″ u. mehr	628	—	64	—	—	—	—	38963	—	39 655
Mauerlatten . . .	9 885	673	1 131	—	31	5 221	1 217	8712	—	26 870
Balkenenden, □ und aufgeschnitten . .	652	—	8	—	—	—	—	38012	—	38 672
Sleeper	—	—	13 837	—	—	—	—	89712	—	103 549
Plattschwellen . . .	8 554	1 001	12 872	—	1 232	—	—	1074	—	24 733
Schnittholz aller Art	4 164	6 090	1 643	—	617	—	770	6611	—	19 895
Tannen-Hölzer:										
Rundholz	558	—	—	—	22	—	565	2049	—	3 194
Schnittholz	1 326	148	8	—	—	1 105	386	3931	—	6 904
Eichene Hölzer:										
Planςons, Stammenden u. Doppelklötze . .	31	—	621	—	4 818	3 122	722	21082	—	30 396
Balken	—	83	—	—	54	—	—	123	—	260
Platt- und Weichenschwellen	2 932	2 891	—	—	13 479	9 990	—	412	—	29 704
Rundholz	181	385	—	—	146	1 108	—	47	—	1 867
Halbrunde Schwellen	—	—	—	—	—	11 722	—	—	—	11 722
Schnitthölzer . . .	4	—	—	—	—	—	2 391	104	—	2 499
Pipenstäbe	—	—	20	8	110	—	—	68	14	220
Blamiserstäbe . . .	—	75	59	1	371	—	—	—	—	506
Andere Hölzer . .	30	1 427	58	—	425	—	—	147	—	2 087
Insgesamt 1901:	28 963	13 177	30 389	9	21 305	32 268	6051	211 047	14	343 223

* * *

Wir fügen dieser Gesamtübersicht über den Holzhandel und die Holzindustrie Danzigs noch die Sonderberichte über zwei industrielle Anlagen an, die sich mit der Herstellung von Fertigfabrikaten, deren wichtigster Rohstoff das Holz ist, beschäftigen.

Die Firma A. Schönicke & Co., Danziger Parkett- und Holzindustrie, berichtet über ihr Etablissement: „Im verflossenen Jahre litten wir unter dem stetigen Rückgang der Bauthätigkeit. In erster Linie machte sich dieses in der Bautischlerei bemerkbar, die Aufträge ließen etwas nach, sodaß wir nur bis Oktober 1901 noch voll beschäftigt waren. In der Parkettabtheilung hatten wir über ein Nachlassen uns nicht zu beklagen, da durch den steigenden Export, hauptsächlich nach Berlin, die Ausfälle in der Provinz reichlich gedeckt wurden.

Unsere Waggonabtheilung litt am meisten unter der Ungunst der Verhältnisse. Die Hauptbestellerin, die preußische Staatsbahn-Verwaltung schrieb nur ein ganz geringes Quantum von Güterwagen aus und bei der Vergebung wurden in erster Linie die alten Fabriken, die fast ausschließlich dem Ringe angehören, bedacht. Trotzdem unser Probeauftrag für die Eisenbahn-Direktion Berlin nach mehrfachen Versicherungen dieser Behörde durchaus zur Zufriedenheit ausgefallen war, fielen wir und eine kleine Anzahl junger Waggonfabriken bei dieser Vergebung ganz aus. Für Kleinbahn-Gesellschaften waren wir mehrfach beschäftigt, jedoch reichten die Aufträge nicht aus, die Abtheilung irgend wie lohnend zu beschäftigen. Wir haben vor einiger Zeit über die Hälfte unserer Leute wegen Arbeitsmangel entlassen und arbeiten mit dem Rest nur noch 7—8 Stunden pro Tag.“

Aus dem Bericht der Waggonfabrik Danzig, G. m. b. H., heben wir das Folgende hervor:

„Der Umfang der Beschäftigung war im 1. Halbjahre ein normaler, begann im 2. Halbjahre sich zu verringern und nöthigte in den letzten Monaten zu einer Verkürzung der Arbeitszeit. Für diese verkürzte Arbeitszeit reichen die vorliegenden Aufträge aus, die derzeit beschäftigten Arbeiter den Winter hindurch zu beschäftigen. Ob dann der Betrieb wieder mit voller Arbeitszeit aufgenommen werden kann, wird von dem Umfange der demnächst zu erwartenden Bestellungen der Preuß. Staats-Eisenbahn-Verwaltung abhängen, die nach wie vor der einzige Auftraggeber für uns ist.

Die Lieferung von Wagen nach Rußland ist trotz der geringen Entfernung von der Grenze ausgeschlossen, weil die in Rußland bestehenden Waggonfabriken seit langer Zeit an Arbeitsmangel leiden, zu sehr niedrigen Preisen arbeiten und deshalb nach den ausgesprochenen Wünschen der russischen Regierung alle Aufträge für russische Eisenbahnen erhalten.

Die Ausfuhr über ferner liegende Grenzen kann für die Waggonfabrik Danzig wegen der hohen Frachtkosten nicht in Frage kommen.

Der private Inlandmarkt ist in Eisenbahnwagen überaus beschränkt und fest in Händen der älteren Waggonfabriken. Insgesamt sind bisher in der Waggonfabrik Danzig 773 Güterwagen für die Staatsbahnen gebaut worden, davon in der Zeit vom 1. November 1900 bis dahin 1901 468 Wagen.

Die weichenden Preise auf dem Eisenmarkte konnten voll ausgenutzt werden, da keine alten Abschlüsse vorlagen. Für Holz mußten dagegen wegen der höheren Güteanforderungen dieselben Preise gezahlt werden, wie im Vorjahre. Lohnherabsetzungen haben nicht stattgefunden. Wohl aber macht sich die wachsende Leistungsfähigkeit der Arbeiter mit der Dauer der Zeit recht bemerkbar, sodaß die geringeren Preise für die fertigen Wagen in geringeren Selbstkosten Gegengewicht fanden. Erst bei den letztübernommenen Aufträgen sind die Fabrikatpreise mehr gewichen, als der Verminderung der Selbstkosten entspricht, sodaß bei diesen Aufträgen der Erhaltung eines guten Arbeiterstammes ein Opfer gebracht wird.

Die Arbeiterzahl der Waggonfabrik, die bei Beginn des Berichtsjahres etwa 208 Köpfe zählte, wuchs bis zum 1. April 1901 auf etwa 230 Köpfe an, ist dann aber stetig zurückgegangen bis auf den jetzigen Bestand von 155 Arbeitern. Wegen der wachsenden Leistungsfähigkeit der Arbeiter drückt die abnehmende Zahl derselben nicht in vollem Umfange eine Verminderung der Leistung aus; größere Entlassungen haben sich vermeiden lassen. Die durch freiwilligen Abgang zum Militär u. s. w. entstandenen Lücken sind nicht wieder ausgefüllt worden, während zu Beginn des Winters die weitere Herabsetzung der Zahl der Arbeiter im Einverständnis mit den Arbeitern durch Kürzung der täglichen Arbeitsdauer vermieden worden ist.

VIII. Kolonial- und Materialwaren-Handel.

Kaffee. (Die angegebenen Preise gelten für 1/2 kg, verzollt). Das Geschäft war im ersten Halbjahr bei nur unerheblichen Preisschwankungen träge. Vom Juli bis September gingen Santos-Kaffees bei lebhafterem Geschäft etwa 5 Pfennig im Preise zurück. Von Mitte Oktober an trat aber infolge ungünstiger Ernteberichte aus Brasilien eine steigende Tendenz ein, die den Preis so wesentlich hob, daß bei Schluß des Jahres die Steigerung gegen die billigste Notirung, die Anfang September zu verzeichnen war, etwa 10 Pfennig betrug. Andere Provenienzen folgten der Preisbewegung der Santos-Kaffees.

Bezahlt wurde:

	flachbohnig:	rundbohnig:
Santos ordinär	57—52—58 Pf.	64—56—65 Pf.
„ regulär	58—53—60 „	69—58—67 „
„ good	60—54—62 „	70—60—68 „
„ superior	63—56—64 „	72—62—70 „
„ prime	66—58—66 „	75—65—72 „

Domingo ord.	70—67—75 Pf.	Java gelb	100— 95 Pf.
„ mittel	77—72—78 „	„ braun	110—105 „
„ fein und hochfein	90—87—92 „	Menado	130—125 „
Central Amerika	72—68—75 „	„ ff.	160—140, 155—135 „
Guatemala	75—70—78 „	Ceylon u. Ost-India	120— 82, 115— 80 „
Java grün	78—74—85 „	Mocca arab.	115—110, 116 „
„ blau	100—90—87 „		

Nach den zollamtlichen Angaben über den Waren-Ein- und -Ausgang sind seewärts über unseren Hafen von Kaffee eingeführt worden:

	dz. zu 100 kg: 1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
von Stettin	722	968	1237	1386	1458
„ Kiel und Lübeck	282	180	187	1028	678
„ Hamburg	25839	23675	24376	23997	24655
„ Bremen	1932	1252	1472	1387	1349
„ dem Rheingebiet	185	54	25	—	135
„ Kopenhagen	561	558	452	771	602
„ England	3335	2412	3866	2440	1748
„ Holland	3235	2527	3513	2696	3688
„ Belgien	562	983	1239	2788	1762
„ Frankreich	—	—	896	—	—
„ Verein. Staaten von Amerika	720	557	—	—	—
„ Mittelamerika	284	—	—	—	—
„ Brasilien	1223	—	—	—	—
	38880	33166	37263	36493	36075

Versandt wurden mit der Bahn 13135 dz nach Ost- und Westpreußen, 1275 dz nach Pommern, 905 dz nach Posen und 16685 dz nach Polen, zusammen 32000 gegen 22865 dz im Jahre 1900, 20815 dz im Jahre 1899 und 19615 dz im Jahre 1898.

Reis. (Die angegebenen Preise gelten für 50 kg, verzollt). Der Konsum war nicht groß, die Preise gaben in geringeren Qualitäten etwas nach, bessere Qualitäten blieben fest.

Bezahlt wurde für:

Arracan, ordinär	11,70—11,40—11,50	Mk.
„ mittel	12,50—11,80—12,00	„
„ Vorlauf	14,00—13,25—13,50	„
Rangoon u. Bassein ordinär	11,60—11,00—10,80	„
Rangoon u. Bassein mittel	12,00—11,60—11,40	„
Rangoon, gut, fein und Vorlauf	13,00—12,00—11,75	Mk.
Moulmain, mittel	14,50—13,75—13,25	„
„ fein	16,50—15,00—14,50	„
Patna, fein u. mittel	20,00—17,50—17,00	„
Siam-Tafel-Reis	14,00—13,00	„

Es wurden seewärts eingeführt dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
von Stettin	1335	254	139	287	210
„ Schleswig-Holstein und Lübeck	9133	4017	4188	11334	10457
„ Hamburg	9422	12791	14357	8263	9499
„ Bremen	27914	44860	18791	34985	16152
„ Kopenhagen	11990	12780	11560	9960	6395
„ England	104	940	1187	153	390
„ Holland	1364	1789	584	1481	819
„ Belgien und Frankreich	—	—	—	—	362
zusammen	61262	77431	50806	66463	44284
Versandt wurden:					
bahnwärts:					
nach West- und Ostpreußen	7690	16970	15640	24145	14135
„ Pommern und Posen	550	2500	3140	4855	3020
„ Polen	14920	22880	6255	1470	2360
zusammen	23160	42350	25035	30470	19515
stromwärts:					
nach der Provinz und nach Polen	33315	45490	48075	34655	30355
zusammen	56475	87840	73110	65125	49870

Von **Gewürzen** sind hier seewärts, zumeist über Hamburg und Großbritannien, eingegangen:

	1901	1900	1899	1898	1897
Pfeffer und Piment	6113	5774	5927	5521	6047
Andere Gewürze	1749	1444	1362	1573	1472
zusammen	7862	7218	7289	7094	7519

Ein großer Theil dieses Importes geht lediglich in Spedition über unsern Hafen.

Pfeffer. Das Geschäft bewegte sich meist in ruhigen Bahnen. Nur während der Sommermonate, in denen die Nachfrage regelmäßig nachläßt, zeigte sich eine kleine Abflauung, und im letzten Vierteljahr befestigten sich die Preise auf Grund ungünstiger Ernteberichte von der Malabarküste.

Es kosteten 50 kg Ia. schwarz Singapore-Pfeffer cif Danzig, transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
60	61	60	60	60	59	58,50	58,50	59	59,50	60	61

Piment. In der ersten Hälfte des Jahres bewegte sich das Geschäft in ruhigen Bahnen. Vom Juli an machte sich aber infolge ungünstiger Berichte über die neue Ernte eine zwar langsam aber stetig fortschreitende Bewegung der Preise nach oben hin bemerkbar.

Ia. gesiebt Jamaica-Piment kostete 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
29,50	29,50	29	28,50	30	30	31,50	31	32	33	35	36

Südfrüchte. Seewärts sind hier importirt worden:

		1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Rosinen	dz:	3 809	4 344	4 414	3 363	4 100
Korinthen	„	894	446	1 061	1 158	1 003
Mandeln	„	2 004	915	1 515	1 373	1 720
Andere Südfrüchte	„	9 489	10 768	8 450	7 809	6 678
zusammen	dz:	16 196	16 473	15 440	13 703	13 501

Rosinen waren zu Anfang des Jahres begehrt, vom April an ließ aber die Nachfrage nach und die Preise gingen infolgedessen zurück. Die neue Frucht setzte höher im Preise ein, da die Ernte sich als verhältnismäßig klein erwiesen hat.

Es kosteten 50 kg I. Vourla Elema- resp. I. Caraburne-Rosinen cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
22,50	21	24	19	19	18	18	18	19	20	30	28

Korinthen. Die hohen Preise vom Ende des Jahres 1900 hielten sich bis zum September hin, weil die Vorräthe aus der Ernte des genannten Jahres sehr klein waren. Die neue Ernte zeigte sich als sehr ergiebig und die Frucht von sehr guter Qualität. Die Preise gaben daher stark nach und gelangten wieder auf den mittleren Stand früherer Jahre. I. Filiatra-Korinthen kosteten 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
31	30	29	28	28,50	29	29	30	33	16	16,50	17

Mandeln. Die hohen Preise des Jahres 1900 hielten auch im Anfang des Jahres 1901 an; da aber der Konsum bei den hohen Preisen sehr nachgelassen hatte, so trat ein sich bis zur neuen Ernte fortsetzender Preisrückgang ein. Die Ernte ist eine sehr reiche und die neue Frucht von guter Beschaffenheit.

Es kosteten gewählte Bari- resp. Palma- und Girgenti-Mandeln 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
100	90	80	75	75	72	72	70	65	55	56	57

Syrup. Seewärts importirt sind dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
von Stettin	8 894	7 248	7 912	4 792	5 880
„ anderen Häfen	649	1 333	668	415	206
zusammen	9 543	8 581	8 580	5 207	6 086

Amerikanisches Schmalz und Speck. (Die angegebenen Preise gelten für 50 kg, unversteuert, cif Danzig.) Die feste Tendenz, welche das Jahr 1900 kennzeichnete, hat sich auch fast während des ganzen Berichtsjahres geltend gemacht: ist doch der Preis für amerikanisches Schmalz von $39\frac{1}{2}$ Mk. am Ende des Jahres 1900 in fast stetiger Steigerung bis auf 53 Mk. am Ende 1901 in die Höhe gegangen. Diese Tendenz fand ihre Rechtfertigung in den hohen Maispreisen, welche die Folge der schlechten Maisernte in Amerika waren. Zwar hatten im Oktober starke Schweinezufuhren an die amerikanischen Schlachtplätze ein zeitweiliges Zurückgehen der Preise im Gefolge; bald kam man jedoch zu der Auffassung, daß

gerade diese großen Zufuhren eine Gefahr für die späteren Monate sein könnten, insofern die Mäster der sehr hohen Maispreise halber viele Schweine unreif zum Markte brachten, so daß für die Folge ein großer Ausfall in der Schmalzproduktion zu befürchten stehe. Diese Auffassung hatte in den letzten Monaten des Jahres ein weiteres Anziehen der Schmalzpreise im Gefolge; sie wurden schließlich so hoch, daß sich die Zufuhren aus Oesterreich-Ungarn und den Balkan-Staaten billiger stellten als die amerikanischen, und es sind in der That verschiedene Posten dieser Provenienzen hierher gehandelt worden.

Nach den zollamtlichen Anschreibungen sind über See hier eingegangen dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
von Stettin	10 671	10 799	14 164	16 110	14 384
„ Kiel und Lübeck	4	144	1 072	542	257
„ Hamburg	6 658	11 030	9 133	15 177	15 033
„ Bremen	4 231	755	212	195	91
„ Kopenhagen	4 525	2 340	541	260	—
„ England	225	1 004	6 686	8 250	4 930
„ Holland und Belgien . . .	109	194	23	19	140
„ den Ver. Staaten von Amerika	30 222	4 772	4 214	3 512	11
zusammen	56 645	31 038	36 045	44 065	34 846

Talg. (Die angegebenen Preise gelten für 100 Kilo cif Danzig verzollt, Ziel 3 Monat oder Kasse abzüglich 1 % Discont.)

Der Artikel hat im verflossenen Berichtsjahre eine selten dagewesene Stetigkeit gezeigt. Hat die Höhe der Preise für Leinöl und andere Artikel für die Seifenfabrikation einen großen Einfluß auf die Talgpreise ausgeübt, so hat ein merklicher Abfall in den Zufuhren von Australien den Artikel namentlich in der zweiten Hälfte des Jahres zu einer außerordentlichen Höhe getrieben.

Im Januar setzten die Preise für feinen Hammeltalg mit 63,50 Mk. und für feinen Rindertalg mit 60,50 Mk. ein, fielen ganz allmählich bis zum Juni auf 61 resp. 58,50 Mk., stiegen von da ab aber ganz beständig auf die wohl noch kaum dagewesenen Preise von 77 resp. 75 Mk. Bemerkenswerth war, daß die Preise für die feineren Rindertalge infolge der großen Nachfrage für Speisezwecke verschiedentlich höher als für feine Hammeltalge waren. Der Vorrath an Talg in London am 31. Dezember der letzten 5 Jahre betrug in Fässern:

1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
6 489	23 025	17 401	26 260	33 874

Es sind seewärts importirt worden: dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
von Stettin	994	797	525	296	1439
„ Kiel und Lübeck	39	25	187	844	241
„ Hamburg	350	1263	1092	1215	545
„ Bremen	53	49	—	3	82
„ Dänemark	166	319	247	458	21
„ den Niederlanden	10	51	—	—	62
„ Großbritannien	7892	20122	16350	29336	20973
„ den Ver. Staaten von Amerika	13202	—	—	722	—
zusammen	22706	22626	18401	32874	23363

Fichtenharz. Das Geschäft in amerikanischem Harz war 1901 nicht so groß wie 1900, immerhin aber ein recht bedeutendes. Es kamen drei direkte Seglerladungen von Amerika, davon eine für Hamburger Rechnung und die anderen beiden, etwa 9000 Faß, für den hiesigen Eigenhandel und daneben für letzteren und für Hamburger Rechnung erhebliche Zufuhren per Dampfer über Bremerhaven und Hamburg. Der Umsatz des Danziger Eigenhandels beziffert sich auf etwas über 2700 Tonnen zu je 1000 kg Brutto. Der Einkaufspreis war zu Beginn des Jahres für mittlere Grade annähernd 4,85 Mk. für 50 kg Netto, 14 % Tara, cif. Danzig, fiel aber im Frühjahr auf etwa 4,10 Mk., und schloß mit diesem Preisstand auch gegen Ende des Jahres. Ende Juni wurde in Rußland eine Zollerhöhung auf Harz gelegt, die den Artikel um 80 Pfg. für 50 kg Netto vertheuert.

Es sind hier seewärts eingeführt worden: dz, von oder über:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Frankreich	151	—	375	—	248
Belgien und Holland	67	161	37	340	—
Großbritannien	—	—	—	1 280	7
Dänemark	408	701	233	4	45
Hamburg	6 900	4 176	6 616	456	512
Bremerhaven	1 148	13 135	1 002	2	—
andere deutsche Häfen	—	21	806	324	868
Vereinigte Staaten von Amerika	38 968	41 784	37 067	24 139	26 110
zus.	47 642	59 978	46 136	26 545	27 790

IX. Petroleumhandel.

Von Petroleum sind nach den zollamtlichen Angaben hier **seewärts eingegangen:** dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
von den Vereinigten Staaten von Amerika	320 183	312 890	334 825	359 230	363 732
„ Hamburg	246	8 621	15 050	3 279	9 366
„ Bremen	2 066	247	908	995	2 431
„ deutschen Ostseehäfen	4	188	8	1 035	163
„ Rußland	34 099	53 787	66 562	29 196	—
„ Großbritannien	—	—		—	101
	357 269	375 733	417 353	393 735	375 793
Außerdem von Mineralöl zu gewerblichen Zwecken	21 501	29 719	17 951	21 901	18 421
zus.	378 770	405 452	435 304	415 636	394 214

Versandt wurden:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
bahnwärts nach Ost- und Westpreußen	90 945	97 105	86 730	89 810	94 195
„ „ Pommern	17 435	17 205	22 525	18 060	22 410
„ „ Posen	600	3 650	2 745	6 930	
Polen und Rußland	675	765	875	2 245	420
zus.	109 655	118 725	112 875	117 045	117 025
stromwärts	217 235	203 020	222 955	243 660	251 960
seewärts (nach Ost- und Westpreußen und Pommern)	1 258	1 362	5 170	7 416	1 481
zus.	328 148	323 107	341 000	368 121	370 466

An dem Petroleumimport unseres Platzes sind im wesentlichen nur die Königsberger Handels-Compagnie und die Deutsch-Russische Naphta-Importgesellschaft betheiligt.

Die Königsberger Handels-Compagnie berichtet uns:

„Unser Bestand an amerikanischem Petroleum betrug am 1. Januar 1901	42 536 dz
Wir importirten von Amerika in 9 Tankdampfern, von denen einer nur einen Theil der Ladung in Danzig löschte und den Rest nach Königsberg brachte	319 388 „
ferner aus deutschen Häfen 1 080 Barrels =	1 587 „
zusammen	363 511 dz
Davon wurden zur Versorgung der Lagerhöfe in Königsberg und Bromberg dahin binnenwärts verschifft	168 817 „
und von den verbleibenden	194 694 dz
dienten zur Versorgung des Danziger Hinterlandes	149 385 „
sodaß am 31. Dezember ein Lagerbestand von	45 309 dz

verblieb.

Der Abzug von amerikanischem Petroleum nach der Stadt Danzig und deren Hinterland hob sich also im Berichtjahre um 2 885 dz, d. s. ca. 2%. Von russischem Petroleum gelang es uns nur 2 186 dz abzusetzen und auch dieses kleine Quantum zum allergrößten Theil nur gemischt mit amerikanischem Petroleum unter der Marke Metropolöl, die wir um ca. 40 Pf. pro 50 kg niedriger im Preise als solchen für amerikanischen standard white in den Handel brachten.

In Newyork setzte das Jahr mit Preisen von 120 cts. für Rohöl und 7,60 cts. für raffin. stand. white ein und schloß mit Preisen von 115 cts. für Rohöl und 7,20 cts. für raffin. stand. white, woraus ersichtlich ist, daß der Raffiniergewinn sich im Laufe des Jahres verringerte. Ungewöhnlich große Preisschwankungen fanden im Laufe des ganzen Jahres nicht statt. Den höchsten Preis sahen wir vom 28. September bis 11. Dezember mit 130 cts. für Rohöl und 7,65 cts für raffin. stand. white und den niedrigsten Preis in dem Zeitraum vom 16. Mai bis 17. Juli mit 105 cts. für Rohöl und 6,90 cts. für raffin. stand white. In diesem letzteren Zeitraum wurde ein großer Theil des Geschäftes geschlossen zum Preise von 10,90 Mk. für größere Posten aus den Händen der Importeure, nachdem ein nicht unwesentlicher Theil des Geschäftes per Herbst und Winter schon im Mai zu Preisen von 11,05 Mk. bis 11,40 Mk. für größere Posten aus erster Hand gemacht worden war. Bis zum Jahresschluß stiegen die Preise allmälich auf 11,65 Mk. für größere Posten aus erster Hand. Detaillisten mußten je nach Quantum und Bedingungen 15 bis 30 Pf. pro 50 kg mehr zahlen.

Wenn also auch ein nennenswerther Konjunkturnutzen unter Berücksichtigung des monatlichen Aufschlages von 5 Pf. pro 50 kg für Zinsen und Lagerkosten nicht gerade erzielt werden konnte, so ist das Resultat für den betheiligten Handelsstand, der mit regelmäßigem, wenn auch kleinem Nutzen arbeiten konnte, als kein gerade unbefriedigendes zu bezeichnen."

Die Deutsch-Russische Naphta Import Gesellschaft importirte nach dem uns erstatteten Bericht 1901 an **Meteor-Salon-Petroleum:**

über Danzig	32 838	dz
„ Illowo	17 815	„
„ Prostken	7 806	„
„ Eydtkuhnen	16 021	„
	74 480	dz

und an **Nobel-Petroleum:**

über Illowo	26 485	dz
„ Eydtkuhnen	6 183	„
	32 668	dz.

In das Absatzgebiet der Königsberger Handels-Compagnie wurden hiervon abgeliefert:

Meteor-Salon-Petroleum	73 876	dz
Nobel-Petroleum	18 429	„
	92 305	dz.

Die Preise für amerikanisches Standard white, 100 kg netto, (d. i. abzüglich 20 % Tara) einschließlich Faß, verzollt, frei ab Lagerhof, waren in den einzelnen Monaten des Jahres die folgenden (unter a für Partien von 120 Fässern, unter b für kleinere Partien) Mk.:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
a.	23,85	24,35	24	23,25	23,20	22,45	23,15	23,35	23,45	23,50	23,60	23,70
b.	24,15	24,65	24,30	23,55	23,50	22,75	23,45	23,65	23,75	23,80	23,90	24.

Hiernach betrug der Durchschnittspreis für größere Partien amerikanischen Petroleums 23,49 Mk. (im Jahre 1900 24,08 Mk.) und für kleinere Partien 23,79 Mk. (im Jahre 1900 24,34 Mk.).

X. Heringshandel.

Der Heringshandel blickt auf ein befriedigendes Jahr zurück.

Die Bestände aus dem Vorjahre waren bei dem Eintreffen der Zufuhren vom diesjährigen Fange geräumt.

Auf den Shetlands-Inseln wurde die Heringsfischerei bereits Anfang Juni lebhaft und mit gutem Erfolge betrieben und konnte dort fast ununterbrochen bis zum September fortgesetzt werden. Auch an dem nördlichen Theil der schottischen Ostküste war der Fang von der zweiten Hälfte des Juli bis September noch ziemlich günstig, während nach Süden zu die Hauptplätze Fraserbourgh, Peterhead, Aberdeen nur an einzelnen Tagen rühmen konnten, die Boote mit voller Ladung einkommen zu sehen. Der Preisgang wurde daher in der Hauptsache von Shetland aus bestimmt. Nach jahrelanger Theuerung hoben mäßig einsetzende Werthe den Verbrauch von Heringen so, daß trotz der größeren Zufuhr die Lagerbestände verhältnismäßig klein blieben und die Preise schon frühzeitig im Herbst zu steigen anfingen. Diese bessere Verwerthung veranlaßte die schottischen Salzer, mit ihren Booten und Geräthschaften den Heringszügen nach dem Süden Englands zu folgen.

Von Oktober bis Mitte Dezember wurde die Heringsfischerei von Yarmouth und Lowestoft sowie von Holland aus in der südlichen Nordsee ausgedehnt betrieben und namentlich im Oktober mit recht zufriedenstellenden Ergebnissen.

Die Mengen der gefangenen und gesalzenen Heringe betrugen: Fässer zu 150 kg:

	1901:	1900:	1899:
in Schottland und England .	1 395 000	1 012 000	1 005 000
„ Holland	520 000	380 000	275 000
„ Norwegen und Schweden .	420 000	265 000	399 000
„ Deutschland	145 000	98 400	60 000
	2 480 000	1 755 400	1 739 000

Eingeführt wurden hier:

	1901:	1900:	1899:
aus Schottland und England	159 270	124 654	87 554
„ Holland	7 499	31 752	3 927
„ Norwegen und Schweden	5 036	4 882	3 010
„ Dänemark	94	328	860
	171 899	161 616	95 351
Von deutschen Häfen . . .	12 358	16 138	26 971
	184 257	177 754	122 322

	1901:	1900:	1899:
im Gesamtwerthe von Mark:	5 712 080	5 510 000	4 037 000

Es blieben Bestand Ende Dezember Fässer von 150 kg:

	1901:	1900:	1899:
crownfullbrand und full . . .	4 833	8 443	3 768
crownbrandmatfull, matfull u. matties	16 806	17 418	15 371
crownspent und spent	10 723	10 624	9 854
Brackheringe	2 784	1 065	1 358
	35 146	37 550	30 351
Holländer und Norweger . . .	1 016	1 204	295
	36 162	38 754	30 646
Umgesetzt sind demnach:	186 849	153 508	132 961
im Werthe von Mk.	5 794 000	4 759 000	4 388 000

In welcher Weise der hiesige Absatz sich auf die einzelnen Absatzgebiete vertheilt hat, läßt sich nicht angeben, da die Anschreibungen über den Eisenbahn- und Stromschiffahrtsverkehr Heringe und andere Fische unter einer Rubrik zusammenfassen.

Bahnwärts sind versandt worden: Fische und Heringe: dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
nach Ost- und Westpreußen .	74 820	41 835	52 845	64 885	60 665
„ dem übrigen Deutschland	17 675	11 410	7 935	11 165	11 500
„ Polen	80 935	64 425	78 380	88 355	78 710
„ Rußland	14 315	12 255	17 130	20 250	17 965
„ Oesterreich-Ungarn . .	620	100	715	660	785
„ dem übrigen Ausland .	—	—		10	35
zusammen	188 365	130 025	157 005	180 325	169 660
ferner **stromwärts**:					
nach der Provinz und Polen	54 490	40 920	49 090	68 230	41 490
zusammen	242 855	170 945	206 095	248 555	211 150

* • *

Großhandelspreise für Heringe in Danzig.

(Monatlicher Durchschnittspreis für das Faß, verzollt) Mk.

	für crown und full:				crown Ihlen:			
	1901:	1900:	1899:	1898:	1901:	1900:	1899:	1898:
Januar	39	49,50	28,50	43	28	38	22	32
Februar	39	50	30	43	28	36,50	24	32
März	—*)	50	31	43	28	36,50	24	32
April	—*)	—*)	32	43	28	35,50	25	32
Mai	—*)	—*)	33	42	27	32,50	26	32
Juni	—*)	—*)	—*)	—*)	28	29	—*)	31
Juli	—*)	—*)	38	—*)	33	24,50	—*)	27
August	35	48,50	49	27,50	22	40	43	20
September	34	44	48	28,50	22	33,50	40	21
Oktober	34	39,50	49,50	28,50	22	30,50	38,50	22
November	37	38,50	49,50	28,50	26	28	37,50	22
Dezember	38	40	49,50	27,50	29	28,50	37,50	21,75
Jahresdurchschnitt:	36,57	45,00	39,82	35,45	26,75	32,75	31,75	27,06

*) Die alten Läger waren geräumt und die neuen Zufuhren noch nicht angekommen.

XI. Salzhandel.

An Kochsalz sind hier **seewärts eingegangen**: dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
von Großbritannien	57 376	67 437	66 693	68 529	62 077
„ Rußland	130 469	118 227	99 435	53 435	—
„ Spanien	—	—	2 818	—	—
über deutsche Häfen	3 347	1 128	1 250	1 537	1 372
zusammen	191 192	186 792	170 196	123 501	63 449
bahnwärts sind angekommen:					
von Ost- und Westpreußen . .	7 045	2 530	5 870	5 575	33 220
„ Posen	12 445	9 960	19 835	11 735	—
„ anderen deutschen Gebieten .	—	210	—	-	-
	19 490	12 700	25 705	17 310	33 220
Versandt wurden:					
seewärts	34	11	10 382	3 307	21 000
stromwärts	70 425	39 870	29 680	16 705	11 905

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
mit der Eisenbahn:					
nach West- und Ostpreußen . .	39 815	44 185	47 585	46 065	46 460
„ Pommern und Posen . . .	3 950	4 060	4 015	2 865	3 430
„ Polen	67 485	83 310	81 780	50 995	510
außerdem	25	25	5	1 540	—
bahnwärts zusammen . .	111 275	131 580	133 385	101 465	50 400
Versand zusammen . . .	181 734	171 461	173 447	121 477	83 405

Der größte Theil unsres Salzhandels ist Speditionsverkehr. Das nach Polen verladene Quantum ist nämlich in der Hauptsache Salz, welches von Eupatoria auf dem Seewege nach unserem Hafen kommt und bahn- oder stromwärts nach Polen weiter spedirt wird.

Dem Eigenhandel unseres Platzes gehört bezüglich des Seeimports das von England bezogene Siedesalz an. Dieser Handel wurde begünstigt durch die außerordentlich niedrigen Seefrachten. Wenn dennoch wiederum eine Abnahme der Verladungen nach der Provinz eingetreten ist, so ist dies dem starken Wettbewerb der Saline Inowrazlaw zuzuschreiben, die ihre Erzeugnisse selbst an Plätzen in unsrer Nachbarschaft zu Preisen verkauft, mit denen der Import von englischem Siedesalz nicht konkurriren kann.

Der Preis für englisches Siedesalz betrug im Durchschnitt für den Sack von 125 Pfund netto, fertig gepackt, unverzollt frei Kahn oder Eisenbahnwagen Neufahrwasser, 1,75 Mk., war also derselbe wie im Jahre 1900.

XII. Weinhandel.

Die Weinernte des Jahres 1901 brachte allen Weinbau treibenden Ländern eine große Enttäuschung. Von den Produktions-Gegenden, die für unsern Handel besonders in Betracht kommen, sei folgendes erwähnt:

Frankreich: Bis zum Monat Juli waren die Aussichten auf ein hervorragendes Weinjahr vorzügliche, von da an traten jedoch ungünstige Witterungsverhältnisse der normalen Ausreifung der Trauben hindernd in den Weg, sodaß wir es qualitativ mit einem der ärmsten Jahrgänge zu thun haben. Quantitativ steht 1901 mit seinen ca. 4½ Millionen Hectolitern, gegen 5½ Millionen Hectoliter im Vorjahre, über dem mittleren Niveau der Ernteerträgnisse. Für den Handel kommen diese dünnen, wässerigen Weine garnicht in Betracht, hier haben wir es in der Hauptsache mit den sich vorzüglich entwickelnden 1899ern sowie mit den weniger gut reussirten, aber trotzdem sehr brauchbaren 1900ern zu thun. Im Konsum erfreuen sich jetzt die gesunden und preiswerthen 1893er, 95er, 96er und 98er großer Beliebtheit.

Rheingau, Rheinhessen, Pfalz: Die kalten Regentage des August vernichteten mit einem Schlage alle Hoffnungen, die der viel versprechende Frühling und die für die Trauben so sehr günstige erste Hälfte des Sommers 1901 erweckt hatten. Die rapide auftretende Rohfäule zwang die Winzer, um weiterem Verderben vorzubeugen, Vorlesen zu halten, doch zeigten diese Lesen, weil es sich um nicht ausgereifte Trauben handelte, recht klägliche Resultate. Das quantitative Ergebnis ist eine Durchschnittsernte. Naturgemäß richtet der Handel sein Augenmerk vornehmlich auf die schönen 1899er und 1900er Weine, besonders in mittleren Preislagen. In feinen und feinsten Sachen erfreuen sich nach wie vor 93er, 95er und 97er besonderer Gunst.

Mosel, Saar und Ruwer: Das von den Rheinweinen Gesagte läßt sich hier, leider in verstärktem Maße, nur wiederholen. Das naßkalte Herbstwetter hat viel Ungezieser in den Weingärten auftreten lassen, sodaß der 1901er Jahrgang als fast durchgängig krank zu bezeichnen ist, wenngleich bis jetzt die Jugend des Weines den später auftretenden bittern, beizigen Geschmack und Anflug von Essigstich noch verdeckt. Bevorzugt sind und bleiben die herrlichen 93er, 95er und 97er, brauchbar und preiswerth sind 1899er und 1900er.

Spanien, Portugal, Italien und Oesterreich-Ungarn verzeichnen mittelmäßige Ernten, doch sind infolge der noch lagernden großen Vorräthe Preisaufschläge nicht zu befürchten. Eine Ausnahme von allen Weinbaugebieten bildet.

Algier, das sowohl quantitativ als qualitativ hervorragend geerntet hat, und große Mengen rother Verschnittweine zu annehmbaren Preisen nach Frankreich und Deutschland exportirte.

* * *

Seewärts eingegangen sind nach den zollamtlichen Anschreibungen dz:

	Wein und Most in Fässern:	Schaumwein in Flaschen:	Anderer Wein in Flaschen:	Zusammen 1901:	1900:	1899:
von Frankreich	4 686	2 603	21	7 310	3 083	5 741
„ Holland	328	134	100	562	2 625	4 022
„ Belgien	144	236	43	423	597	647
„ Großbritannien	146	—	6	152	408	271
„ Italien	10	—	—	10	12	7
„ anderen außerdeutschen Ländern	258	—	—	258	—	
vom Rheingebiet	8 162	2 227	2 115	12 504	11 683	9 857
von Hamburg-Altona . . .	3 576	290	90	3 956	6 029	5 268
„ Bremen	1 162	4	111	1 277	1 347	1 101
„ Dänemark	6 490	87	64	6 641	5 934	4 834
„ Kiel und Lübeck . . .	900	9	920	1 829	2 139	2 289
„ Stettin	1 982	108	1 542	3 632	3 720	3 745
1901:	27 844	5 698	5 012	38 554	—	—
1900:	26 409	5 308	5 770	—	37 487	—
1899:	26 765	5 201	5 816	—	—	37 782

Ueber den **Empfang mittels Eisenbahn** wird uns von der Königlichen Verkehrsinspektion mitgetheilt, daß von deutschen Stationen 360 dz und von Ungarn 65 dz eingegangen sind.

Der **Empfang stromwärts** beschränkte sich wohl in der Hauptsache auf Sendungen im Lokalverkehr der Provinzen Ost- und Westpreußen. Er betrug nach den Anschreibungen an der Einlager Schleuse im vergangenen Jahre 160 dz (1900: 215, 1899: 365, 1898: 385, 1897: 855).

Versandt wurden nach den statistischen Anschreibungen der hiesigen Güter-Expedition dz bezw. hl:

bahnwärts	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
nach West- und Ostpreußen . . .	2 545	3 945	1 940	2 660	2 675
„ dem übrigen Deutschland . .	725	1 290	745	1 210	865
„ Polen und Rußland . . .	7 110	9 315	5 120	11 185	6 150
„ Oesterreich	—	—	—	5	5
bahnwärts zus.	10 380	14 550	7 805	15 060	9 695
stromwärts nach den Anschreibungen an der Plehnendorfer Schleuse	15 070	16 795	19 130	14 355	12 480
seewärts:					
nach Stettin	628	672	1 172	727	576
„ anderen deutschen Häfen . .	464	880	262	550	503
„ Dänemark	12	41	101	95	37
„ den Niederlanden und Belgien	101	160	163	98	114
„ anderen Ländern	4	386	15	9	23
seewärts zusammen	1 209	2 139	1 713	1 479	1 353
Gesamtversand	26 659	33 484	28 648	30 894	23 528

XIII. Bierbrauerei.

Der Bierabsatz war bis zum März hin ein sehr guter, stockte dann aber stark und hob sich erst im September in Folge der Kaiser-Manöver wieder, um dann sogleich wieder stark nachzulassen. Die Ursache des im wesentlichen ungünstigen Konsums in der zweiten Jahreshälfte waren zunächst die unbeständigen und rauhen Witterungsverhältnisse des Monats Juni und der plötzliche Witterungsumschlag während des letzten Drittels des August. Vor allem aber kommt unter den Ursachen der industrielle und wirthschaftliche Rückgang in Betracht.

Was die am 1. April d. J. in Kraft getretene kommunale Biersteuer der Brauerei für neue Lasten auferlegen wird, läßt sich z. Z. noch nicht klar überblicken. Freudig begrüßt wird von ihr jedenfalls der Umstand, daß mit der Brausteuer die seit Jahren gewünschte amtliche Aichung und der damit verbundene Verkauf nach einem festen Hohlmaß an Stelle des jetzigen unbestimmten Begriffs der „Tonne", der unlauterem Wettbewerb Thür und Thor öffnet, eintritt.

Was die wichtigsten Rohstoffe der Brauerei, Hopfen und Gerste betrifft, so ist darüber zu erwähnen, daß die Hopfenernte qualitativ als durchaus befriedigend zu bezeichnen ist, daß dagegen das Erntequantum infolge der nassen und kalten Frühjahrswitterung gegen das des Vorjahres etwas zurückblieb. Dieser Umstand hatte eine Preissteigerung zur Folge, welche sich jedoch in durchaus gesunden Grenzen bewegte; es wurde im Durchschnitt für den Centner Hopfen etwa 165 Mk. bezahlt gegen 150 Mk. im Vorjahre.

Ein ähnliches Verhältnis bestand bezüglich der Gerstenernte. Das quantitative Ergebnis war etwas geringer als im Vorjahre, dagegen ließ die Qualität der Gerste nichts zu wünschen übrig; es wurden ziemlich gleichmäßig schöne und gewichtige Sorten angeliefert.

Die Preise gestalteten sich dementsprechend; es kostete die Tonne bester Braugerste im Durchschnitt etwa 146 Mk. gegen 138 Mk. im Vorjahre.

Der Absatz von Jopenbier nach England litt darunter, daß die dortigen geschäftlichen Verhältnisse infolge des Burenkrieges wenig günstige sind, und außerdem wurde er durch die Erhöhung des Einfuhrzolles auf Bier, die sich ebenfalls als eine Folge des Burenkrieges darstellt, beeinträchtigt.

Zugeführt sind: dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
seewärts:					
von Stettin	3 104	1 022	761	697	233
„ anderen deutschen Häfen	55	147	15	606	109
„ England	2 634	2 721	2 583	2 779	2 548
zusammen seewärts	5 793	3 890	3 359	4 082	2 890
stromwärts	29 290	32 185	29 670	29 570	25 660
bahnwärts:					
von Ost- und Westpreußen	16 380	14 020	11 835	10 145	780
„ Posen	845	1 185	1 600	1 650	
„ Bayern	11 760	13 675	11 870	10 895	23 730
aus dem übrigen Deutschland	10	110	85	110	
von Oesterreich	3 105	2 720	2 390	1 780	1 550
	32 100	31 710	27 780	24 580	26 060
Gesamtzufuhr	67 183	67 785	60 809	58 232	54 610

Es sind **versandt** worden:

bahnwärts (von den kleineren Stückgutsendungen unter 500 kg abgesehen) Bier aller Art (einschließlich Porter und Ale), dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
nach West- und Ostpreußen . . .	18 965	23 465	19 310	14 965	9 430
„ dem übrigen Deutschland . .	2 305	2 295	1 775	2 035	3 555
„ Polen und Galizien	150	640	105	825	165
zusammen Versand bahnwärts	21 420	26 400	21 010	17 825	13 150
auf der Weichsel desgleichen . . .	370	290	585	885	580
seewärts:					
nach Großbritannien	3 961	3 556	3 412	4 146	4 305
„ den Niederlanden	44	74	54	87	132
„ Belgien	82	77	49	53	47
„ deutschen Häfen	7	16	31	78	37
zusammen Versand seewärts	4 094	3 723	3 546	4 364	4 521
Gesamter Versand	25 884	30 413	25 141	23 074	18 251

XIV. Tabakindustrie.

Die Lage dieser Industrie war annähernd dieselbe wie im Vorjahre. Sie litt unter der ungünstigen Preisspannung, die zwischen dem Preise des Rohtabaks und den Preisen ihrer Fabrikate bestand. Jener war, besonders hinsichtlich der einheimischen Tabake, hoch, während für die Fabrikate infolge starker Konkurrenz der Fabriken nur sehr niedrige Preise erzielt werden konnten. Auch werden die arbeitenden Klassen, welche die Hauptmasse der Konsumenten stellen, durch die schlechten Erwerbsverhältnisse veranlaßt, möglichst billige Sorten zu verbrauchen; das sind aber zugleich die Sorten, welche den geringsten Nutzen lassen.

Was die für den hiesigen Platz besonders in Betracht kommenden Zweige der Tabakindustrie betrifft, so sei Folgendes bemerkt:

Rauchtabake sind wiederum, wie schon seit Jahren, im Konsum zurückgegangen, wogegen der Verbrauch von Cigarren eine Zunahme aufweist.

Die Fabrikation von Kautabak hat etwas, die Fabrikation von Schnupftabak kaum zugenommen.

Eine erhebliche Zunahme weisen die Fabrikation und der Absatz von Cigaretten auf. Nur klagen die Fabriken darüber, daß sie nur schwer genügend geschulte Arbeiterinnen erhalten können, obgleich der Verdienst — 10 bis 12 Mark wöchentlich — ein immerhin recht guter zu nennen ist.

XV. Fabrikation von Bernsteinwaren.

In der Fabrikation echter Bernsteinwaren hat sich seit dem vergangenen Jahre ein weiterer Rückgang bemerkbar gemacht. Der Betrieb mußte in einigen Fabriken wesentlich eingeschränkt werden.

Stark begehrt wurde dagegen Ambroid und der Absatz konnte zu lohnenden Preisen vor sich gehen.

Das Bernsteinperlen-Geschäft blieb still und muß entschieden unlohnend genannt werden; China tritt noch immer nicht als Käufer auf und hält mit seinen Aufträgen zurück. Nach den Berichten dortiger Importeure ist die allgemeine Lage drüben so wenig zufriedenstellend, daß für Luxusartikel, wie Bernsteinperlen, kein Geld vorhanden ist.

Das Geschäft im Sudangebiet kann auch nicht recht zur Entfaltung kommen, weil die Verhältnisse im Innern zu unsicher bleiben.

Lediglich der Absatz nach Kleinasien, besonders nach dem Persischen Golf, kam nicht zum Stillstand und deckte die Unkosten und Zinsen wenigstens für die theuren Läger der nun schon seit zwei Jahren unverkauft gebliebenen Corallen.

Die Löhne sowohl in der Fabrikation echter Bernsteinwaren wie der aus Ambroid hergestellten Artikel haben gegen das Vorjahr eine Veränderung nicht erfahren.

XVI. Steinkohlenhandel.

	1901:			1900:			1899:		
	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:	Steinkohlen:	Koks:	Briquettes:
Seewärts sind **eingeführt** worden (t zu 1000 kg):									
von Großbritannien . . .	248 795	8 049	—	265 473	8 140	—	251 459	5 884	—
„ niederl. u. belgischen Häfen	—	—	—	1 052	250	—	4 855	880	—
„ deutschen Nordseehäfen .	16 480	950	1 216	560	1 318	10	12 317	1 649	11
„ dem Rheingebiet . . .	205	—	—	7 615	470	—	—	138	—
„ deutschen Ostseehäfen . .	530	70	—	100	—	4	150	—	2
	266 010	9 069	1 216	274 800	10 178	14	268 781	8 551	13
zusammen	276 295			284 992			277 345		
Insgesamt Schiffsladungen .	285			362			278		
Die **Bahnzufuhr** (i. w. **schlesische Steinkohlen**)	184 389	3 634	626						
betrug	188 649			187 943			180 006		
Gesamtzufuhr	464 944			472 935			457 351		
Versandt wurden: **stromwärts**	78 232	1 348	—	108 078	1 662	—	95 562	1 697	—
mit der Eisenbahn:									
nach West- und Ostpreußen .	57 027	6 971	204	90 600	5 228	576	48 456		
„ Pommern	4 781	146	—	5 181	328	—	2 996		
„ Posen	1 201	5	—	5 475	17	46	912		
„ Polen und Rußland . .	10 986	817	157	24 515	658	20	1 860		
außerdem	44	—	—	799	—	10	398		
bahnwärts zus.	74 039	7 939	361	126 570	6 231	652	54 622		
Gesamtversand	161 919			243 193			151 881		

Englische Kohlen. Das Jahr 1901 war für das Geschäft in englischen Kohlen ein sehr stilles und zum größten Theil verlustbringendes. Obgleich das Jahr mit starker und anhaltender Kälte einsetzte, war der Bedarf an englischen und schottischen Maschinen- und Nußkohlen in den ersten Monaten trotz stetig fallender Preise doch nur sehr klein. Insbesondere war nach unsrer Provinz, welche mit schlesischen Kohlen förmlich überschwemmt wurde, indem die schlesischen Gruben alle früher zurückgebliebenen Aufträge ausführten, nichts von englischen und schottischen Kohlen zu verkaufen, da sich ihr Preis gegen schlesische Kohlen immer noch zu hoch stellte und jeder erst seine theuren Läger realisiren wollte, bevor er neue Bezüge von England machte.

Auch nachdem gegen Mitte April die Stromschiffahrt eröffnet worden war, wurde das Geschäft nicht lebhafter, denn englische Kohlen stellten sich nach der Provinz noch immer theurer als schlesische Kohlen und Schlesien lieferte sehr prompt und reichlich. Dazu kam, daß die in schnellem Rückgang befindliche Industrie sehr wenig Bedarf hatte. Größere Fabriken, welche sonst bei Eröffnung der Stromschiffahrt ansehnliche Quanten Kohlen per Kahn bezogen hatten, behalfen sich mit dem Bezuge von einzelnen Waggons. Die Ziegeleien, welche hauptsächlich Newcastler Steam-small-Kohlen beziehen, hatten den Betrieb sehr eingeschränkt und zum Theil ganz eingestellt, da die Bauthätigkeit infolge des Zurückhaltens der Baugelder gewährenden Banken fast ganz aufhörte.

Auch im Herbst, einer Zeit, in der sich die Händler und Konsumenten in der Provinz für den Winter mit Kohlen zu versehen pflegen, wurde das Geschäft in englischen Kohlen nicht lebhafter, da sich die Preise für alle englischen Kohlensorten trotz der stillen Geschäftslage und des geringen Bedarfs noch immer unverhältnismäßig hoch hielten, sodaß die schlesischen Kohlen bevorzugt wurden. Schlesien lieferte sehr prompt, und die Händler und Konsumenten waren daher nicht genöthigt, sich Vorräthe hinzulegen, sondern bezogen schlesische Kohlen je nach Bedarf, da sie sicher sein konnten, stets prompte Abladungen von Schlesien zu erhalten.

Newcastler Steam small-Kohlen konnte man während des ganzen Jahres hier aus zweiter Hand in kleinen Partieen etwa 1 bis $1^1/_2$ Schilling für die Tonne billiger kaufen, als direkt von England in ganzen Dampferladungen. Mehrere von England gekaufte Dampferladungen Steam small-Kohlen wurden wegen des geringen Absatzes von den hiesigen Käufern mit Verlust zurückregulirt.

Mitte April setzte England einen Ausfuhrzoll auf Kohlen von 1 Schilling für die Tonne fest welcher hier jedoch fast garnicht zur Geltung kam, denn die vorher gemachten Verkäufe der Engländer waren von diesem Zoll befreit und bei weiteren Verkäufen erhielten die Engländer nur den Preis bewilligt, welcher anderen Verkäufen ohne Zollabgabe gleichkam.

Schlesische Kohlen. Während im Vorjahre die schlesischen Gruben kaum im Stande waren, die contrahirten Quantitäten Steinkohlen zu liefern, änderte sich das Bild von Januar 1901 ab. Die Nachfrage nach Kohlen ließ im allgemeinen nach, überall in der Provinz waren Läger, namentlich von englischen Kohlen, angehäuft, und es hielt für den Zwischenhändler schwer, seinen Kontrakten gerecht zu werden. Die schönen Gewinne, die er beim schlesischen Geschäfte im Jahre 1890 erzielt hatte, hörten auf, und mancher Waggon ist ganz ohne Nutzen gehandelt worden, nur um die fälligen Kohlen abzunehmen.

Trotz des Rückganges im englischen Markte vermochte der Großhandel die Preise für schlesische Kohlen im Großen und Ganzen auf früherer Höhe zu erhalten; am 1. April trat bei den meisten Gruben der übliche Sommerabschlag von 2—3 Pf. p. Ctr. in Kraft, doch ebenso am 1. September die übliche Winter-Erhöhung.

Von einer Decadence, wie sie sich in England bemerkbar machte, war in Schlesien nichts zu spüren.

Kleine Sortimente waren auch wieder erhältlich und wurden in beträchtlichen Mengen für Ziegeleien und industrielle Etablissements, namentlich die Raffinerie in Neufahrwasser bezogen.

Nach der Statistik des berg- und hüttenmännischen Vereins für Oberschlesien sind an Kohlen verfrachtet worden:

	1901:	1900:	
nach Danzig	99 302	93 406	To.
„ Neufahrwasser	30 966	42 291	„
	130 268	135 697	To.

Als Durchschnittspreise sind zu verzeichnen für 50 kg frei Waggon Danzig:

für beste Stück- und Würfelkohlen	98	bis	102	Pf.
Nußkohlen	98	„	103	„
Kleinkohlen	83	„	90	„
Erbs- und Grieskohlen	80	„	90	„

Geringere Marken waren je nach Qualität 2—5 Pf. und Exportkohlen, die nur als Bunkerkohlen für Seedampfer Verwendung fanden, infolge des niedrigeren Tarifs 2 bis 3 Pf. billiger.

Niederschlesischer Cokes und Schmiedekohlen wurden auch im Berichtsjahre namentlich nach der Provinz lebhaft gehandelt.

Im übrigen war das Provinzgeschäft infolge starken Angebots von allen Seiten recht schwierig und wenig gewinnbringend.

Für **englische** und **schottische** Kohlen waren die Durchschnittspreise für 3000 kg frei Eisenbahn oder Flußfahrzeug in Neufahrwasser: Mk.:

	englische Schmiede-Nußkohlen		schottische Maschinen-Stückkohlen		Steam-smal-Kohlen	
	1900:	1901:	1900:	1901:	1900:	1901:
Januar	75	79	66	60	56	38
Februar	75	75	66	50	56	34
März	75	66	64	49	57	34
April	78	64	62	48	57	34
Mai	80	64	66	48	58	34
Juni	82	63	68	48	60	34
Juli	82	63	76	48	64	34
August	84	63	78	48	64	34
September	84	63	78	48	62	32
Oktober	84	65	75	48	60	32
November	84	63	66	48	54	32
Dezember	83	63	63	48	48	32
Jahresdurchschnitt	80,50	65,92	69,00	49,25	58,00	33,67

XVII. Baumaterialienhandel.

Die Lage des Baugewerbes war im verflossenen Jahre unter dem Eindruck einer beispiellosen Deroute im Hypothekenmarkt, unter den Nachwehen der Ueberspekulation in Grundstücken und Grundwerthen, den schlechten Erwerbsverhältnissen in Stadt und Provinz, der theilweise ungünstigen Ernte und den unlohnenden Erträgnissen aus landschaftlichen Betrieben, wie Spiritus und Zucker, eine überaus traurige. Es sind zahlreiche Existenzen vernichtet, bedeutende Kapitalien zu Grunde gegangen, da der Niedergang der gesamten Erwerbsthätigkeit sich nirgends so intensiv gestaltete, wie im Baugewerbe; ein schwaches Aufflackern einer Besserung macht sich jedoch seit mehreren Monaten bemerkbar, zumal öffentliche Arbeiten von Bedeutung für Stadt und Provinz zur Ausführung gelangen, so daß hoffentlich die schlimmste Zeit heute überwunden ist.

Der Handel in **Cement** verlief für die Fabriken höchst ungünstig, da unter dem Herstellungswerth verkauft werden mußte; selbst mehrfach vorhandene Konventionen konnten den Preissturz nicht aufhalten.

Mauersteine fanden nur in besseren Sorten einige Beachtung bei leidlichen Preisen, die durch regulirte Produktionseinschränkung einigermaßen gehalten wurden.

In **Verblendern** war der Bedarf ganz unbedeutend.

Chamottesteine wurden in größeren Partien transito nach Polen abgeladen, während der inländische Bedarf sich geringfügig erwies.

Glasirte Thonröhren und Krippen wurden für lokalen Bedarf gekauft; bei größeren Abschlüssen wird der Zwischenhandel ausgeschaltet.

Holzcement-, Asphalt- u. Dachpappenfabrikate fanden in Folge der oben geschilderten Verhältnisse nur schleppenden Absatz bei unlohnenden Preisen, ebenso **Steinkohlentheer und Steinkohlenpech.**

Asphaltmaterialien. Trinidad-Asphalt wurde in größeren Partieen hauptsächlich nach Polen verkauft; in Limmer-Asphalt war der Absatz beschränkt.

Holztheer und Holzpech hatten beschränktes Geschäft; eine größere Exportthätigkeit verhinderte die Königsberger Konkurrenz, die bei ziemlich gleichen Seefrachten wesentlich billigere Eisenbahnfrachten vom gemeinsamen Produktionsgebiete, als Danzig, besitzt.

Auf der **Weichsel** sind hier **angekommen**: dz.:

	Cement und Kalk.	Mauersteine, Dachziegel, Thonfliesen und Thonröhren.	Steine und Steinwaaren.	Asphalt, Theer und Pech.
1901:	40	408 105	19 775	24 450
1900:	4 565	268 290	20 110	5 205
1899:	4 020	288 980	18 090	7 575
1898:	1 685	585 610	6 180	10 360

und auf der **Eisenbahn**: dz.:

	Cement.	Gebrannte Steine.	Bearbeitete Steine.	Kalk.	Schiefer.	Theer.	Dachpappe.
1901:	21 465	186 485	25 545	54 980	7 700	22 865	3 290
1900:	28 455	116 230	4 150	78 915	4 080	30 410	4 375
1899:	27 645	157 000	60 855	78 360	2 230	34 485	4 895
1898:	36 245	253 605	52 660	63 690	1 470	34 995	5 005

* * *

Seewärts sind hier im Jahre 1901 von Baumaterialien u. a. **eingeführt** worden: dz:

von:	Cement.	Mauer- und Dachziegel, unglasirt.	Feuerfeste Steine aus Thon.	Thonröhren.	Steine, roh oder blos behauen.	Dachschiefer.	Asphalt.	Theer.	Pech.	Dachpappe.
Pommern	101 669	—	4 039	87	125	—	144	525	474	517
Schleswig-Holstein und Lübeck	2 435	5	—	—	2	—	1 165	772	98	248
Hamburg	—	29	—	—	4	—	389	11	163	3
Hannover, Oldenburg, Bremen	—	—	—	—	8	—	105	232	—	—
dem Rheingebiet	—	600	15	—	—	—	22	10	105	—
Dänemark	—	977	7 764	—	46 138	—	100	1 477	41	—
Schweden und Norwegen	—	975	4 384	—	429 546	—	—	—	—	—
Großbritannien	1	27	4 410	78	306	—	930	34 127	8 753	109
Niederländischen und belgischen Häfen	—	2 500	—	—	6	—	5 377	883	574	—
Frankreich	—	—	—	—	2546	—	—	—	6	—
Vereinigte Staaten von Amerika	—	—	—	—	—	—	91	2	—	—
1901:	104 105	5 113	20 612	165	478 681	—	8 323	38 039	10 214	877
1900:	334 152	6 061	44 236	1210	407 587	176	6 250	11 028	10 521	181
1899:	90 796	7 459	57 183	527	479 607	3981	11 558	37 135	15 946	1284

Verladen wurden **stromwärts**: dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Cement und Kalk	11 245	10 510	33 040	23 860	88 470
Mauersteine, Dachziegel, Thonfliesen, Thonröhren	12 785	14 020	24 200	21 625	26 520
Steine und Steinwaren	83 415	100 315	111 090	117 195	100 385
Theer, Pech, Harz, Asphalt	84 320	89 325	108 860	96 845	109 705

Ferner auf der **Eisenbahn**:

	Cement:	Thonröhren:	Gebrannte Steine:	Bearbeitete Steine:	Schiefer:	Theer:	Dachpappe:
nach Ost- und Westpreußen	32 145	1 290	148 430	1 295	3 000	36 930	32 135
„ dem übrigen Deutschland	2 135	15	34 980	195	55	6 740	9 350
„ Polen und Rußland	—	—	115 965	7 195	—	7 625	—
zus. 1901:	34 280	1 305	299 375	8 685	3 055	51 295	41 485
„ 1900:	50 895	1 815	220 210	43 995	2 230	30 050	37 710
„ 1899:	26 880	1 210	259 515	5 080	890	49 095	42 215
„ 1898:	23 400	1 550	191 710	8 165	565	51 900	35 235

und **seewärts**:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Cement:					
nach deutschen Ostseehäfen	130	329	1 070	1 211	585
„ Norwegen und Schweden	381	—	—	—	—
zus.	511	329	1 070	1 211	585
Theer und Pech:					
nach deutschen Ostseehäfen	399	641	394	616	438
„ „ Nordseehäfen	309	256	233	350	90
„ Dänemark	10	—	227	139	226
„ England	77	924	245	90	48
„ anderen Ländern	165	318	456	57	26
zus.	960	2 139	1 555	1 252	828
Dachpappe:					
nach deutschen Ostseehäfen	176	61	1 047	741	953
„ „ Nordseehäfen	—	655	—	—	—
„ Schweden und Norwegen	—	—	—	—	—
„ Belgien	—	6 172	—	—	—
zus.	176	6 888	1 047	741	953

XVIII. Papier- und Pappenfabrikation.

Die Firma Schottler & Co., durch welche dieser Fabrikationszweig jetzt, nachdem die Fabrik von Rudolf Steimmig in Konkurs gerathen ist, in unserer Umgegend nur noch vertreten ist, berichtet:

„Sehr bald nach unserem vorjährigen Berichte, worin wir die Hoffnung aussprachen, daß der Aufschwung, der sich im Vorjahre in einigen Artikeln unserer Branche gezeigt hatte, von Bestand sein möge, trat auf der ganzen Linie, wie in der Industrie überhaupt, eine vollständige Reaktion ein und seit dem sind unsere sämtlichen Fabrikate einem dauernden Rückgange sowohl im Preise als auch in den Verbrauchsmengen unterworfen gewesen.

Auch in diesem Jahre machte sich die anhaltende Trockenheit im Frühjahre und Sommer bei uns durch bedeutenden Wassermangel in der Radaune sehr unangenehm bemerkbar, sodaß wir wieder für mehrere Monate den Nachtbetrieb vollständig einstellen, aber auch wiederholt am Tage sogar die Arbeit aussetzen mußten.

Rohmaterialien (Lumpen, Papierabfälle 2c.) waren bei reichlichem Angebot billiger zu haben, nur Hölzer (Schleifholz) hatten einen hohen, wenn nicht theilweise noch höheren Preis, als im Vorjahre."

Seewärts sind von hier ausgegangen an Papier, Papierwaren und Pappe (ausschl. Dachpappe) dz zu 100 kg:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
nach deutschen Ostseehäfen . .	1 148	5 346	3 260	1 980	1 733
„ Hamburg und Bremen . .	6 444	3 426	4 626	2 323	2 741
„ dem Rheingebiet	4 655	6 093	12 113	9 843	12 450
„ Großbritannien	983	764	2 905	4 684	7 845
„ Belgien und Holland . .	1 855	2 531	2 320	1 887	640
„ dem übrigen Europa . .	—	12	41	1	18
zusammen	15 085	18 172	25 265	20 718	25 427

Mit der Eisenbahn sind hier verladen worden: dz:

	Holzzeugmasse:					Papier und Pappe:				
	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
nach West- und Ostpreußen .	350	495	1 275	1 355	520	5 225	8 415	4 835	6 205	4 950
„ dem übrigen Deutschland	—	—	180	110	105	1 430	3 895	995	915	810
„ Posen . .	3 145	210	2 460	2 070	315	315	175	290	160	265
zusammen	3 495	705	3 915	3 535	940	6 970	12 485	6 120	7 280	6 025

Seewärts eingeführt wurden: dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Holzstoff und Cellulose .	3 572	2 438	7 162	7 412	5 619
Lösch- und Packpapier . .	8 475	12 002	5 243	4 382	2 131
Pappe und Papierwaren .	18 311	7 806	10 008	4 822	4 030
Druck- und Schreibpapier	7 865	9 631	9 237	9 867	12 270
zusammen	38 223	31 877	31 650	26 483	24 050

Bahnwärts zugeführt wurden an **Papierwaren** dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
von Ost- und Westpreußen . .	11 190	12 820	10 325	10 935	10
„ Pommern	19 080	14 790	17 145	15 340	23 500
„ Schlesien	2 230	2 585	3 145	2 365	
„ anderen Gebieten	2 120	1 255	915	885	
zusammen	34 620	31 450	31 530	29 525	23 510

XIX. Buchdruckerei.

Die Geschäftslage im Buchdruckereigewerbe war im verflossenen Jahre keine befriedigende. Wenn auch infolge der jüngsten wirthschaftlichen Krisis geschäftliche Zusammenbrüche in dem Fach bisher nicht vorgekommen sind, so geht doch der Geschäftsgewinn mehr und mehr herunter, sodaß große Anstrengungen erforderlich sind, um ein Geschäft auf seiner Höhe zu erhalten. Die Geldknappheit machte sich durch Zurückhaltung der Aufträge und durch langsame Zahlungsweise, selbst bei kleinsten Beträgen, bemerkbar. Zeitweilige Betriebseinschränkungen und Arbeiterentlassungen waren daher nicht zu vermeiden.

Wenn derartige Zustände trotzdem überwunden werden, so ist das als ein Beweis anzusehen, daß die graphischen Gewerbe hier noch auf immerhin gesunder Grundlage beruhen, die sich noch günstiger gestaltet, sofern das Gewerbe durch eigenen Verlag oder eine rentirende Zeitung unterstützt wird.

Mit dem 1. Januar 1902 ist im deutschen Buchdruckgewerbe eine neue Lohnvereinbarung zwischen den Buchdruckereibesitzern und ihren Gehilfen in Kraft getreten, welche infolge der gesteigerten Preise der Lebensbedürfnisse nicht zu umgehen war. Diese Lohnsteigerung hat die Danziger Buchdruckereibesitzer veranlaßt, eine Erhöhung der Druckpreise eintreten zu lassen.

XX. Chemische Industrie.

a. Die **Chemische Fabrik Petschow-Davidsohn** theilt uns mit, daß ihr Betrieb ein regelmäßiger war und daß die meisten ihrer Erzeugnisse guten Absatz zu Preisen fanden, die einen bescheidenen Nutzen ließen.

Ueber die einzelnen Betriebszweige berichtet sie Folgendes:

Superphosphat war sowohl zur Frühjahrs- wie Herbstbestellung lebhaft angefragt. Der Bedarf der Landwirthschaft an Phosphorsäure vergrößert sich in allen Kulturländern von Jahr zu Jahr, denn heutzutage weiß jeder Landwirth und jeder Bauer, daß er dem Boden die Nährstoffe ersetzen muß, welche er ihm in seinen Erzeugnissen entnimmt, daß dieses aber nur zum kleinsten Theil durch natürlichen Dünger möglich ist und daher künstliche Düngemittel angewendet werden müssen.

Wenn nun auch andererseits die Fabrikation der Letzteren ebenfalls in stetem, ja manchmal zu schnellem Wachsthum begriffen ist, so hat das zu Ende gehende Jahr doch gezeigt, daß das Gleichgewicht zwischen Produktion und Konsumtion ziemlich hergestellt ist, denn am Schluß der Herbstsaison waren die Superphosphat-Läger fast überall geräumt. Mit dazu beigetragen hat allerdings auch der Ausfall in der Produktion von

Thomasphosphatmehl. Dieser Ausfall ist durch das Darniederliegen der Stahlindustrie verursacht, welche ihren Betrieb erheblich beschränken mußte und darum auch ein viel geringeres Quantum Thomasschlacke als in den Vorjahren produzirte. Er herrschte daher während des ganzen Jahres ein steter Mangel an Thomasphosphatmehl und viele Landwirthe mußten sich entschließen, statt desselben Superphosphat anzuwenden. Daß einige rheinisch-westfälische Firmen den Artikel vollkommen monopolisirt haben, nachdem es ihnen gelungen ist, fast sämtliche Produktionen des Inlandes und des Auslandes in ihre Hände zu bringen, und daß dieser Ring die Preise und Bedingungen nach Belieben festsetzt, haben wir schon früher ausgeführt.

Die **Knochenverarbeitung** war eine regelmäßige und ungestörte. Von den Fabrikaten fand Knochenfett zu schwankenden, Knochenmehl zu steigenden Preisen guten Absatz. Dagegen lag das Geschäft in Knochenleim sehr darnieder. In diesem Artikel findet überall eine starke Ueberproduktion statt.

Die **Verarbeitung alter Gasreinigungsmasse** war auch in diesem Jahre eine wenig lohnende. Die Preise aller Cyan-Produkte blieben anhaltend flau und weichend, während alte Gasreinigungsmasse wenn auch etwas, so doch noch lange nicht in gleichem Verhältnis billiger geworden ist.

b. Die **Bernsteinlack- und Firniß-Fabrik Ed. Pfannenschmidt** berichtet: „Im abgelaufenen Jahre ist für unsere Rohmaterialien, speciell für Terpentin- und Leinöl, eine rückgängige Konjunktur eingetreten,

wodurch das Geschäft in Bernstein- und anderen Lacken und Lackfabrikaten etwas nutzbringender wurde, zumal der Umsatz in den Fabrikaten, welche den Hauptbestandtheil unserer Fabrikation bilden — Bernstein- und anderen Lacken — sich vergrößert hat. Dagegen darf nicht unerwähnt bleiben, daß das Geschäft in einem anderen Artikel, der Bernsteinsäure, in letzter Zeit fast ganz lahm gelegt ist. Die Ursache für diesen auffallenden Umstand liegt darin, daß die einzige Bezugsquelle für rohe Bernsteinsäure, die Königlichen Bernsteinwerke, den Preis für diese Säure allmählich auf einen so enorm hohen Stand gebracht hat, wie ihn dieses Fabrikat nie zuvor einnahm. Infolgedessen hat der Absatz der Bernsteinsäuren, die in der Fabrik umgearbeitet werden, bei so sehr erhöhten Preisen fast ganz aufgehört, während sie zu den früheren, billigeren Preisen in großen Quantitäten untergebracht werden konnten." Immerhin ist die Fabrik mit dem Ergebnis des letzten Jahres, Dank der nicht ungünstigen Konjunktur und des gesteigerten Umsatzes, nicht unzufrieden.

c. **Blutlaugensalz, Danziger Blau, Salmiakgeist** und **Rhodanpräparate** werden an unserem Platze von der Chemischen Fabrik „Phönix", Rohleder & Co. hergestellt. Diese Firma berichtet uns:

„Die Preise von Blutlaugensalz, die schon seit Jahren sich rückgängig bewegen, haben einen Stand erreicht, der die Möglichkeit jedes Fabrikationsgewinnes ausschließt. Trotzdem sich dadurch mehrere Fabriken veranlaßt gefühlt haben, die Produktion zu verkleinern oder vorläufig einzustellen, ist eine Besserung nicht eingetreten. Das Rohmaterial, ausgebrauchte Gasreinigungsmassen, wird in vielen Gasanstalten von Jahr zu Jahr gehaltärmer und ist an guten Gasmassen, die die Verarbeitung lohnen, fühlbarer Mangel, was sich an den hohen Preisen bemerkbar macht, die für solche Massen gezahlt werden und die in keinem Verhältnis zu dem Preise von Blutlaugensalz stehen, dessen Preisstand um $^1/_3$ gegen seinen normalen gesunken ist.

Der Geschäftsgang in unsern andern Fabrikaten, Danziger Blau, Rhodansalzen und Salmiakgeist war schleppend, die Preise zurückgehend."

d. **Kohlensäure-Industrie.** Die Lage dieser Industrie hat sich gebessert. Sie litt früher unter der scharfen Konkurrenz der in Mittel-, Süd- und Westdeutschland vorhandenen Werke, welche natürliche Kohlensäure in Tankwagen füllten und diese, Dank der günstigen Transportbedingungen, die von der Eisenbahnverwaltung für die Verfrachtung in Tankwagen gewährt wurden (freie Hin- und Rückbeförderung des Wagens) bis in den Osten Deutschlands verfrachten konnten. Nach neueren Bestimmungen wird von dem Eigengewicht der Tankwagen, das etwa 40 bis 50 t beträgt, zu dem Gewicht der Ladung (10 t) der Betrag von 10 t hinzugerechnet, und durch die damit verbundene Vertheuerung der natürlichen Kohlensäure wurde es den Besitzern solcher Wagen unmöglich gemacht, die im Osten bestehenden Fabriken künstlicher Kohlensäure weiterhin so im Preise zu unterbieten, wie das noch bis zum vorigen Jahre der Fall war. Immerhin genügte diese Vertheuerung noch nicht völlig, um den östlichen Fabriken rentable Preise zu gewährleisten. Deshalb traten im Spätherbste vorigen Jahres die Fabrikanten zu einem Verbande unter der Firma: „Deutsche Kohlensäure-Gesellschaft m. b. H., Berlin NW." zusammen. Den Leitern dieser Gesellschaft gelang es im Laufe dieses Jahres, die gesunkenen Preise etwas zu heben, so daß die geschäftlichen Ergebnisse der Fabrikation im Ganzen nicht ungünstig zu nennen sind.

XXI. Seifenindustrie.

Die für diese Industrie wichtigsten Rohmaterialien, wie Talg und Leinöl, haben sich im Berichtsjahre in Preisen bewegt, die weit über dem Durchschnitt der Vorjahre lagen. Die Preise für Talg schwankten zwischen $62^1/_2$, 59, 73 Mk. und schließen fest mit 67 Mk. für den dz, cif Danzig, unverzollt. Leinöl hatte im März seinen niedrigsten Stand mit 49 Mk. erreicht und stieg im Mai auf 72 Mk., während zum Schluß des Jahres die Preise bei 67,50 Mk., cif Danzig, verzollt fest und in steigender Tendenz waren.

Die zur Fabrikation erforderlichen Chemikalien haben sich auf einer dem Vorjahre gleich hohen Preislage gehalten, und es ist bedauerlich, daß der Einfuhrzoll auf Caustische Soda (Aetznatron) dem deutschen enorm reichen Sodasyndikat eine starke Waffe in die Hand spielt, die es rücksichtslos gegen die Seifenindustrie benutzt.

Den in den einzelnen Provinzen gegen Ende 1899 geschlossenen Vereinigungen der Seifenfabrikanten war es gelungen, einheitliche, dem jeweiligen Stand der Rohmaterialienpreise angepaßte Preise der Fabrikate durchzusetzen. Dies machten sich außenstehende Fabrikanten zu Nutzen, um ihre Ueberproduktion nach hier zu etwas niedrigeren Preisen unterzubringen, wodurch der hiesigen Industrie großer Schaden zugefügt worden ist.

XXII. Zündholzfabrikation.

Die Danziger Zündwaren-Fabrik C. Bunkowski berichtet uns:

„Die Lage der Zündholzindustrie hat sich im Jahre 1901 verschlechtert. Die Zündholzfabriken in Belgien und Schweden machen den deutschen Fabriken jetzt auch im Inlande scharfe Konkurrenz, so daß die im vorigen Jahre in Folge Konvention festgesetzten Preise bedeutend herabgesetzt werden mußten, obgleich die Preise für Rohmaterialien nicht in gleichem Maße zurückgegangen sind. Belgien und Schweden haben nicht so viel Zölle und Lasten zu tragen und können billiger als wir in Deutschland fabriziren. Die Vertheuerung der Hölzer durch den Seetransport kommt infolge der billigen Frachtsätze garnicht in Betracht.

Das Espenholz muß vom Auslande bezogen werden, da es in Deutschland in der gebrauchten Qualität fast garnicht zu haben ist. Der dafür zu zahlende Eingangszoll müßte wegfallen, damit die deutschen Fabrikanten mit den ausländischen konkurriren können, wenn die deutsche Zündholzindustrie lebensfähig bleiben soll.

Der jetzt wieder neu geplante Eingangszoll für Phosphor würde die inländischen Fabrikate noch mehr belasten."

XXIII. Schiffs- und Maschinenbau.

Unsre Schiffswerften gingen mit ausreichenden, allerdings theilweise zu unlohnenden Preisen abgeschlossenen Aufträgen in das Jahr 1901 und waren mit deren Fertigstellung bis in den Hochsommer hinein vollauf beschäftigt. Dann aber machte sich bei ihnen der allgemeine Rückgang in der Konjunktur besonders stark geltend und es war ihnen nicht möglich, neue Aufträge abzuschließen. Die Werften von J. W. Klawitter und von Johannsen & Co. sahen sich daher gegen den Jahresschluß genöthigt, einen großen Theil ihrer Arbeiter zu entlassen. Nur die Werft von F. Schichau beschäftigte am Ende des Jahres noch etwa annähernd so viel Arbeiter wie am Anfang (1860 am Anfang, 1830 am Ende des Jahres).

Recht lebhaft hat sich während des abgelaufenen Jahres das Reparaturengeschäft gestaltet, da die Handelsdampfer nach den voraufgegangenen ertragreichen Vorjahren die nunmehr einsetzende flaue Periode für die zurückgestellten Instandsetzungsarbeiten verwenden wollten.

Die **Werft von J. W. Klawitter** stellte fertig:

1 Frachtdampfer von 2200 To. und 800 ind. Pferdekräften für Norwegen,
1 Frachtdampfer von 806 To. und 350 „ „ für Rußland,
1 Fährschiff für die Kgl. Hafenbauinspektion Pillau,
1 Dampfbarkasse für die Kgl. Hafenbauinspektion Memel,
1 Kohlentransportfahrzeug für die Weichselstrombauverwaltung,
2 Kasernenprähme für die Kgl. Wasserbauinspektion Tilsit,
1 Transportfahrzeug für die Zuckerfabrik „Ceres", Dirschau

und übernahm in das Jahr 1902 zur Fertigstellung einige Transportfahrzeuge und einen Spritzendampfer für die Stadt Königsberg in Preußen.

Die **Maschinenfabrik und die Kesselschmiede** der Firma waren neben der Ausführung der für die Neubauten bestimmten Maschinen und Kesselanlagen gut mit Reparatur- und Erneuerungsarbeiten versehen und fertigten an:

1 Bagger für Rußland,
11 Dampfmaschinen mit zusammen 1400 Pferdekräften,
20 Dampfkessel mit zusammen 1296 qm Heizfläche.

Auch die Gießereien der Firma sowie die Kupferschmiede arbeiteten zufriedenstellend, wogegen die Abtheilung für Eisenconstructionen eine geringere Beschäftigung gegen die Vorjahre aufwies.

Die durchschnittliche Arbeiterzahl stellte sich auf 450 Mann. Im Umbau wurde vollendet:

der K. K. österreichische Regierungsdampfer „Krakow".

Die **Schichausche Werft** lieferte ab:

S. M. Linienschiff „Kaiser Barbarossa" von ca. 11 800 Tonnen Deplacement an die Kaiserl. Deutsche Marine,

den Frachtdampfer „Ostpreußen" von 1742 Reg.-Tonnen an die Firma Marcus Cohn & Sohn, Königsberg i. Pr.

Im Bau verblieben am Jahresschluß:

S. M. Linienschiff „Wettin" von ca. 12 000 Tonnen Deplacement für die Kaiserl. Deutsche Marine,

der Kreuzer „Nowik" von 3000 Tonnen Deplacement für die Kaiserl. Russische Marine.

Neu hinzugekommen sind:

S. M. Linienschiff „J" von ca. 12 800 Tonnen Deplacement für die Kaiserl. Deutsche Marine,

2 große Fracht- und Passagierdampfer („Zieten" und „Seydlitz") von je ca. 14 500 Tonnen Deplacement für den Norddeutschen Lloyd, Bremen,

1 Doppelschrauben-Fähre von ca. 2117 Tonnen Deplacement für die Großherzogliche General-Eisenbahn-Direktion, Schwerin.

Von der **Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co.** ist uns ein Specialbericht über die von ihr ausgeführten Arbeiten nicht zugegangen.

Die Fabrikation landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe, für welche die Jahre 1898, 1899 und zum Theil auch noch das Jahr 1900 außerordentlich günstige waren, zählt das verflossene Geschäftsjahr zu den schlechtesten der letzten 20 Jahre. Das Gleiche gilt von den Feldbahnwerken, die ja hier ebenfalls zum größten Theil für die Landwirthschaft arbeiten.

Die Dürre, welche bis in den Sommer hinein auf dem Lande herrschte, beeinträchtigte sowohl die Stroh-, als auch zum Theil die Körnerernte, und selbst die Hackfrüchte, die bekanntlich bei guter Bearbeitung durch geeignete Geräthe die Trockenheit noch immer am Besten überstehen, brachten in einzelnen Kreisen nur geringe Erträge. Die Bewältigung der Ernte erforderte infolgedessen keine wesentlichen Hilfsmittel; man beschaffte von landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen nur das Allernothwendigste und die Folge war, daß die Fabriken wegen des geringen Absatzes ihren Betrieb einschränken mußten.

Der Nutzen wurde in der Fabrikation wesentlich dadurch vermindert, daß die zu sehr hohen Preisen eingekauften Rohmaterialien wie Stabeisen, Bleche, Stahl und Walzeisen zunächst aufgearbeitet werden mußten, während fertige Maschinen und Geräthe, um nur Absatz zu finden, zu wesentlich billigeren Preisen abgegeben wurden; besonders schwer wurden hiervon getroffen Lokomobilen, Dampfdreschmaschinen und Mähmaschinen, dagegen hat das Geschäft mit Dampfpflügen in erfreulicher Weise einen weiteren Aufschwung genommen, denn die Landwirthe intensiver Wirthschaften kommen immer mehr und mehr zu der Einsicht, daß nur durch Tiefkultur die schädigenden Einflüsse anhaltender Trockenheit sowohl als zu großer Nässe erfolgreich zu überwinden sind.

Wie in vielen Industrien, so hat sich auch in dem in Rede stehenden Industriezweig ein ganz ungewöhnlich großes Lager von fertigen Fabrikaten angehäuft, welche zu außergewöhnlich niedrigen, einen Nutzen ganz ausschließenden Preisen an den Markt geworfen werden.

Die im Osten belegenen landwirthschaftlichen Maschinen-Fabriken haben daher ein lebhaftes Interesse daran, daß der Export nach dem Auslande, insbesondere nach Rußland, so viel als möglich weiter gehoben wird, sei es durch russische Zollerleichterungen oder durch Ermäßigung der Frachten.

Aus dem Geschäftsbericht der **Nordischen Elektrizitäts- und Stahlwerke-Aktien-Gesellschaft** heben wir das Folgende hervor: Die Bilanz weist einen Gesamtverlust von 385200 Mk. nach. Der Grund für dieses ungünstige Ergebnis liegt in den bekannten Ereignissen, welche im Mai und Juni des Jahres 1901 bei der Kreditanstalt für Industrie und Handel, Dresden, und bei der Aktien-Gesellschaft Elektrizitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co., Dresden, eintraten. Die Entwickelung unsrer Betriebe hatte sich bis Ende Mai durchaus normal angelassen. Mit dem Eintritt der Dresdner Katastrophen hörten aber für uns sämtliche Warenkredite und damit fast jedes Geschäft auf. Neue Bestellungen konnten wir nur in außerordentlich geringem Umfange hereinnehmen, weil eben durch das Versagen des Warencredits und durch die Nothwendigkeit, mit sehr knappen Mitteln haushälterisch umzugehen, die Beschaffung von Rohmaterialien und Halbfabrikaten fast unmöglich wurde, auf der anderen Seite aber eine Kreditgewährung an Auftraggeber ausgeschlossen war. Wir arbeiteten daher im Juli und August den Rest der vorhandenen Aufträge auf, während wir in der Zeit von September bis Ende Dezember fast beschäftigungslos waren. Eine Reduktion der Unkosten in dieser Zeit war im größeren Umfange nicht möglich, weil die Entwickelung unseres Sanirungsprozesses fast in jedem Monat auf eine baldige Erledigung der schwebenden Angelegenheiten hoffen ließ, und wir infolgedessen gezwungen waren, unser Personal und unseren Arbeiterstamm zu halten, um nach Eintritt der Sanirung wieder an die Arbeit gehen zu können, ohne das bis dahin mühsam Erreichte ganz aufzugeben. Wir waren daher gezwungen, unseren Arbeiterstamm so gut als möglich mit verlustbringenden Arbeiten, insbesondere mit Reparaturen für den eigenen Betrieb zu beschäftigen. Die wenigen Ordres aber, welche namentlich aus Rußland noch eingingen, mußten, so gut es ging, aus Lagermaterial hergestellt werden, selbst dann, wenn die Verwendung solchen Materials verlustbringend war. Dazu traten erhebliche Aufwendungen für den Sanirungsprozeß selbst, die sich aus verschiedenen Posten zusammensetzten und in den 8 Monaten den Betrag von ca. 30000 Mk. erreicht haben. Des Weiteren erwuchs uns ein großer Zinsverlust dadurch, das sowohl die Zentrale zu Memel, wie die Filiale Posen und das Stahlwerk, in welche Bauten bereits zu Anfang des Jahres große Beträge investirt waren, brach lagen. Endlich ergab die Inventur auch auf den verbliebenen Lagerbeständen nicht unerhebliche Verluste, da am 31. Dezember die Preise für Halbfabrikate und Rohmaterialien unserer Branche seit langem den tiefsten Stand erreicht hatten. — Alle diese Umstände haben zusammengewirkt, um das Ergebnis des Jahres zu einem ungünstigen zu gestalten.

XXIV. Rhederei.

Der Rückgang, welcher Ende des Jahres 1900 im Weltfrachtenmarkt eintrat, hat leider während des ganzen Jahres 1901 angehalten. Der allgemeine Niedergang in Industrie und Handel machte sich naturgemäß auch im Rhedereibetriebe geltend. Dazu kam das überreiche Angebot an Schiffsräumten, hervorgerufen durch die beträchtliche Vergrößerung der Handelsflotten aller schiffahrttreibenden Nationen, welche die vorangegangene günstige Periode gezeitigt hatte. Wir konnten 1900 von Record-Ziffern in der Höhe der bedungenen Frachtraten sprechen, wir haben in diesem Jahre leider von Record Ziffern in der Tiefe der Raten zu berichten.

Während Amerika in den letzten Jahren mit seinem gewaltigen Export eine nie versiegende Quelle für lohnende Frachten bot, hat dort außer andern Ursachen vorzugsweise die schlechte Maisernte den Bedarf an Schiffsraum lahm gelegt. Es ist von New-York, Baltimore, Philadelphia nach Großbritannien und dem Continent am Ende des Jahres 1901 2 s 3 d per 480 Pfund Weizen oder Mais bezahlt worden, im Laufe des Jahres wurden die Frachten aber bis auf die beispiellos niedrige Rate von 1 s $4^1/_2$ d herunter gedrückt, gegenüber 2 s $7^1/_2$ d bis 4 s $7^1/_2$ d im Jahre 1900.

Vom Schwarzen Meer waren die Ausfrachten ebenso unbefriedigend. Zwar gab es dort verschiedentlich kleine Perioden der Aufbesserung, in denen bis zu 12 s für die Tonne ab Odessa nach London, Hull, Antwerpen, Rotterdam bedungen wurde, in dem größten Theil des Jahres mußten aber Raten bis zu 7 s per Ton herab acceptirt werden. Nicht weniger schlimm sah es mit den Ausfrachten nach dem Mittelmeer aus; man zahlte für Kohlen von Wales nach dem Piraeus 4 s 6 d, nach Alexandrien 4 s 9 d, nach Port Said 5 s für die Tonne u. s. w.

Das Nord-Ostsee-Geschäft lag während des ganzen Jahres darnieder; von Petersburg wurde 1 s 4 d bis 1 s für den Quarter Weizen nach London und der Ostküste Englands bezahlt. Von Riga schloß man dorthin Quadrat-Sleepers bis herunter zu 5 s 6 d per Load, während für Kohlen von der Tyne nach Kronstadt bis zu 3 s 9 d für die Tonne herab acceptirt wurde.

Unser lokaler Frachtenmarkt zeigte natürlich das gleiche trübe Gesicht wie der Weltfrachtenmarkt. Wenigen Ladungen standen überreiche Räumte zur Auswahl. Das Resultat war ein gegenseitiges Unterbieten der Rhedereien ohne Ende. Eine Anzahl großer Dampfer wurde zu 8 s bis 7 s 6 d für die Tonne Zucker nach den Vereinigten Staaten von Amerika und Canada geschlossen.

Wir geben die folgenden Frachten in vergleichender Uebersicht:

1. **für Segelschiffe:**

a) für das Load (50 Kubikfuß engl.) kantiges Fichtenholz:

nach **Kohlenhäfen** der

Ostküste Englands	1. Quartal.	2. Quartal.	3. Quartal.	4. Quartal.
1901:	8 s 6 d—7 s 6 d	7 s 6 d	6 s 3 d	6 s 3 d
1900:	9 s 6 d—8 s 9 d	7 s 9 d 11 s	11 s 6 d	10 s
1899.	7 s 9 d—8 s	8 s 6 d—9 s 6 d	8 s 6 d—9 s	9 s—8 s 6 d
1898:	6 s—7 s 6 d	6 s 3 d—7 s	7 s—8 s 3 d	-
1897:	8 s—7 s	7 s 3 d	7 s 3 d—10 s 9 d	11 s

2. **für Dampfer:**

b) für die Tonne Zucker:

nach **London**

(als Theilladung und	1901:	7 s—6 s 3 d	6 s 9 d—6 s	6 s	6 s—5 s 9 d
in ganzen Ladungen.)	1900:	5 s 9 d—7 s	7 s—8 s	8 s—11 s	11 s—7 s
	1899:	6 s 6 d—6 s	6 s—5 s 6 d	6 s 6 d—7 s	8 s 6 d—7 s 6 d
	1898:	5 s 3 d—6 s	5 s 9 d—6 s	6 s—6 s 6 d	7 s 3 d—6 s
	1897:	6 s—6 s 6 d	6 s—6 s 6 d	6 s—7 s 6 d	7 s 6 d—6 s

c) für das Load Eisenbahnschwellen:

nach **Ostende** und **Gent**

für eichene	1901:	9 s—8 s 6 d	9 s	9 s—8 s 6 d	8 s 6 d—8 s 3 d
	1900:	8 s 6 d	9 s 6 d—11 s	12 s—13 s	13 s 6 d—10 s
	1899:	9 s 6 d—8 s 6 d	8 s 6 d	9 s 6 d—10 s 6 d	12 s 6 d—9 s 3 d
	1898:	8 s 9 d—8 s $7\frac{1}{2}$ d	8 s 6 d—9 s 9 d	9 s 3 d—10 s 6 d	10 s 6 d—10 s
	1897:	9 s—8 s 9 d	8 s 6 d—8 s 9 d	8 s 6 d—9 s 9 d	9 s 9 d—8 s 9 d

d) für Steinkohlen von Kohlenhäfen der Ostküste Englands und Schottlands nach Neufahrwasser für die englische Tonne:

1901:	3 s 6 d—4 s 6 d	4 s 6 d—4 s	4 s 3 d—4 s 9 d	4 s 9 d—4 s $1\frac{1}{2}$ d
1900:	6 s 9 d—5 s 6 d	6 s—8 s	6 s 6 d—9 s	7 s 9 d—3 s 6 d
1899:	4 s 9 d—5 s 6 d	5 s—6 s	6 s—7 s 3 d	5 s $10\frac{1}{2}$ d—6 s 9 d
1898:	5 s—4 s $7\frac{1}{2}$ d	4 s 6 d—5 s 3 d	5 s—7 s 3 d	7 s—5 s $9\frac{1}{2}$ d
1897:	3 s 6 d—4 s 9 d	3 s 9 d—4 s 6 d	4 s 3 d—5 s 9 d	5 s 9 d—6 s $1\frac{1}{2}$ d

Digitized by Google

Die Rhederei Danzigs bestand zu Ende des Jahres 1900 aus 4 Segelschiffen (von zusammen 4 941 cbm = 1 744 N. R. T.) und 27 Dampfschiffen (von zusammen 39 318 cbm = 13 874 N. R. T.) insgesamt 31 Seeschiffen (von zusammen 44 259 cbm = 15 618 N. R. T.)

Im Verlauf des Jahres 1901 gingen ab durch Verlust ein Dampfschiff und durch Verkauf ein Dampfschiff und 2 Segelschiffe; demnach schließt das Jahr 1901 mit einem Bestande von 2 Segelschiffen (von zusammen 2 917 cbm = 1 043 N. R. T.) und 25 Dampfschiffen (von zusammen 37 227 cbm = 13 136 N. R. T.) insgesamt 27 Seeschiffen (von zusammen 40 144 cbm = 14 179 N. R. T.) Außerdem waren noch 6 Küstenfahrer hier beheimathet.

Ferner waren für den Verkehr im Hafen, auf der Rhede und in der Danziger Bucht, sowie auf den ost- und westpreußischen Binnengewässern — von fiscalischen Fahrzeugen abgesehen — 71 Bugsir-, Personen- und Frachtdampfer, einschließlich eines Eisbrechdampfers vorhanden.

* * *

Die Danziger Rhederei am Anfange des Jahres 1902.

Rheder	Schiff	Bauart	(br.) cbm	(br.) Reg.-Tons
Behnke & Sieg	Emily Rickert	Schraubendampfer	1471,1	519,11
"	A. W Kafemann	"	2434,8	859,32
"	Elsie	"	3343,5	1180,25
"	Gedania	"	4166,1	1470,62
"	Marie Therese	"	4968,8	1753,98
Paul Ed. Berentz	Pauled	Bark	2039,3	719,87
Dzg. Rhederei-Act.-Ges.	Mlawka	Schraubendampfer	2152,2	759,71
"	Hercules	"	3103,0	1095,37
"	Echo	"	2645,1	933,83
"	Emil Berenz	"	2138,1	754,75
"	Blonde	"	1736,9	612,90
"	Jenny	"	2170,9	766,33
"	Annie	"	2358,1	832,53
"	Brünette	"	2447,0	863,79
"	Freda	"	2820,6	995,68
"	Oliva	"	3290,9	1161,68
"	Julia	"	3476,6	1227,21
Otto Münsterberg	Vera	Bark	1070,98	377,85
F. G. Reinhold	Lotte	Schraubendampfer	1278,7	451,37
"	Sophie	"	1725,3	609,09
"	Emma	"	1862,5	657,16
"	Carlos	"	2664,5	940,57
"	D. Siedler	"	1424,7	502,92
"	Zoppot	"	1115,2	393,67
"	Mietzing	"	1457,0	514,33
"	Martha	"	2382,3	840,96
"	Minna	"	2727,1	962,78

* * *

Ueber die Reisen, welche von den zur Danziger Rhederei gehörigen Schiffen 1901 zurückgelegt sind, giebt die nachstehende Tabelle Auskunft:

nach: \ von:	Danzig	anderen deutschen Ostseehäfen	deutschen Nordseehäfen	Rußland u. Finnland	Schweden u. Norwegen	Dänemark	Niederlande und Belgien	Großbritannien und Irland	Frankreich	Spanien, Portugal u. Nordafrika	Italien	Griechenland	Summa 1901:	1900:
Danzig	—	34	—	1	9	11	18	167	—	—	—	—	240	238
davon mit Ladung	—	*3*	—	—	*3*	—	*17*	*165*	—	—	—	—	*188*	*199*
anderen deutschen Ostseehäfen	9	42	1	2	2	3	2	51	2	3	—	—	117	136
davon mit Ladung	*3*	*24*	—	—	*2*	*1*	*2*	*50*	*2*	*3*	—	—	*87*	*114*
deutschen Nordseehäfen	1	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	4	—
davon mit Ladung	*1*	*1*	—	—	—	—	—	*2*	—	—	—	—	*4*	—
Rußland und Finland	10	6	—	2	2	1	—	6	—	—	—	—	27	29
davon mit Ladung	*3*	—	—	—	—	—	—	*6*	—	—	—	—	*9*	*12*
Schweden und Norwegen	3	3	—	—	2	4	—	8	—	—	—	—	20	58
davon mit Ladung	*3*	*2*	—	—	—	*1*	—	*8*	—	—	—	—	*14*	*22*
Dänemark	3	1	—	2	2	1	1	10	2	—	—	—	22	14
davon mit Ladung	*3*	*1*	—	*2*	*1*	—	*1*	*10*	*1*	—	—	—	*19*	*12*
Niederlande und Belgien	60	9	—	3	—	—	2	8	—	3	—	1	86	147
davon mit Ladung	*60*	*9*	—	*3*	—	—	*1*	*7*	—	*3*	—	*1*	*84*	*141*
Großbritannien und Irland	149	17	1	10	5	—	68	125	10	14	2	—	402	438
davon mit Ladung	*149*	*8*		*9*	*3*	—	*15*	*4*	*2*	*13*	*2*	—	*205*	*220*
Frankreich	4		—	4	—	—	—	9	—	1	2	—	20	47
davon mit Ladung	*4*	—	—	*4*	—	—	—	*7*	—	*1*	—	—	*16*	*36*
Spanien, Portugal und Nordafrika	—		—	1	1	—	—	11	5	8	4	—	30	28
davon mit Ladung	—	—	—	*1*	*1*	—	—	*9*	*1*	*2*	*1*	—	*15*	*14*
Italien	—	1	—	—	1	—	—	3	1	—	3	—	9	3
davon mit Ladung	—	*1*		—	*1*	—	—	*3*	*1*	—	*2*	—	*8*	*2*
Griechenland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
Summa 1901:	239	114	5	25	22	20	91	400	29	29	11	3	979	—
davon mit Ladung	*226*	*49*		*19*	*11*	*2*	*36*	*271*	*7*	*22*	*5*	*3*	*651*	—
1900:	235	137	1	30	55	20	143	435	52	28	2	—	—	1138
davon mit Ladung	*224*	*65*	*1*	*21*	*39*	*7*	*58*	*308*	*29*	*19*	*1*	—	—	*772*

XXV. Binnenschiffahrt.

Die Schiffahrt auf den ostdeutschen Strömen und Kanälen begann in der zweiten Hälfte des März, der für unsre Gegend üblichen Zeit und endete Mitte November, was ebenfalls als normal zu bezeichnen ist, und da auch der Wasserstand im allgemeinen besser war, als er sonst in der Weichsel zu sein pflegt, so bedurfte es nur noch reichlichen Lade-Angebots, um das Jahr 1901 für die Binnenschiffahrt zu einem sehr befriedigenden zu gestalten. Gerade diese Hauptbedingung aber erfüllte sich nicht. Es sind deshalb auch nur wenige Schiffer wirthschaftlich vorwärts gekommen, die meisten mußten der Ungunst der Zeit durch Einschränkung in der Art ihrer Lebensführung Rechnung tragen.

Bezüglich der Bergfahrt fehlte es an dem wichtigsten Massengut, der Kohle, und auch in einer Reihe andrer an dem Verkehr stromauf stark betheiligter Artikel sind erhebliche Rückgänge zu verzeichnen, so namentlich bei Roheisen und verarbeitetem Eisen, von denen nur etwa je die Hälfte des Quantums verschifft wurde, das im Jahre 1900 weichselaufwärts zur Verladung kam. Bei der Thalfahrt machte sich namentlich der Rückgang der Rohzuckertransporte bemerkbar und des weiteren hatte die schlechte Ernte in unserm Hinterlande zur Folge, daß auch an Getreide erheblich weniger zu Wasser an unseren Platz gelangte als in früheren Jahren.

Die Frachtdampferflotte der Weichsel hat während der letzten Jahre keinen Zuwachs erhalten; sie besteht aus einer verhältnismäßig kleinen Anzahl von Dampfern, reicht indessen für den sich anscheinend verringernden Güterverkehr reichlich aus. Die Frachtraten haben infolge scharfer Konkurrenz einen niedrigen Stand erreicht und so hat auch das Jahr 1901 den Unternehmern trotz der günstigen Wasserstandsverhältnisse keinen Gewinn gebracht. Die Schiffer-Ladegenossenschaft zu Bromberg, der sich die meisten Binnenfahrzeuge der Weichsel und der übrigen östlichen Binnengewässer angeschlossen haben, hat sich für die Einzelschiffer in nebensächlichen Punkten, wie Innehaltung der gesetzlichen Lade- und Löschzeit, Löschspesen u. dergl. nützlich erwiesen; in der Hauptsache jedoch, im Erwerb, sind namentlich die fleißigen unter den Weichselschiffern geschädigt, weil sie abwarten müssen, bis die Reihenfolge, Ladung zu nehmen, an sie kommt und ferner, weil es ihnen auch dann nicht gestattet ist, sich Ladung anderweitig zu besorgen, wenn die Organe der Genossenschaft ihnen solche anzubieten nicht vermögen.

XXVI. Speditions-Geschäft.

Das Speditionsgeschäft hat 1901 etwa denselben Umfang gehabt wie im Vorjahre. Zwar haben einzelne Warengattungen aufgehört, den hiesigen Platz zu berühren, es sind dafür aber wieder andere in größerer Menge befördert worden. Der Artikel Roheisen, welcher einstmals in unsrer Spedition nach Polen einen sehr breiten Raum einnahm, spielt jetzt in diesem Verkehr nur noch eine sehr untergeordnete Rolle: die südrussischen Hochöfen haben ihre Anlagen so verbessert und die Preise derart gestellt, daß die englische Ware aus Polen so gut wie gänzlich verdrängt worden ist. Die westfälischen Façoneisen, sowie die Träger von der Saar weisen einen starken Rückgang auf, der theilweise durch das Daniederliegen der Bauthätigkeit, andererseits durch die stärker aufgenommene schlesische Konkurrenz zu erklären ist. Erze, Düngemittel, Pflastersteine bildeten wie bisher das Massengut.

Die Tourdampfer konnten während des ganzen Winters Sund und Kaiser Wilhelm-Kanal passiren, und die Arbeiter-Verhältnisse sind wesentlich leichter geworden.

Bemerkenswerth ist der Aufschwung, den der Speditions-Verkehr von Hamburg nimmt; er ist bedeutender, als von allen anderen westlichen Häfen zusammen.

Von denjenigen Handelsgütern, welche ausschließlich oder doch zum großen Theile in Spedition über unsern Hafen gehen, sind u. a. seewärts importirt worden: t:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Baumwolle	475	117	176	423	438
Drogen, Chemikalien und künstliche Düngemittel	63 284	48 073	54 328	57 322	54 528
Roheisen	6 154	12 279	21 307	24 733	21 357
Verarbeitetes Eisen und Eisenwaren	20 904	42 572	49 986	32 122	29 763
Cement	10 410	33 475	9 080	10 013	7 741
Farbenerden	448	413	296	305	368
Porzellanerde	1 309	1 070	1 716	1 090	1 736
Rohe Rindhäute	7 420	5 525	6 752	5 273	5 623
Maschinen, Dampfkessel und Fahrzeuge	1 623	5 982	13 153	7 710	5 939
Kupfer, rohes	1 023	966	883	1 238	1 243
Eisenerze	122 888	95 383	105 810	83 087	62 077
Steine, roh oder blos behauen	47 868	40 759	47 961	36 716	42 926
Chamottsteine, Ziegel, Thonröhren	2 589	5 155	6 517	10 693	19 991
Fichtenharz	4 764	5 998	4 614	2 654	2 779
Talg	2 270	2 263	1 840	3 287	2 336
Reis	6 126	7 743	5 081	6 646	4 428
Gewürze	786	722	729	709	752
Cichorien, gebrannt oder gemahlen	2 033	2 426	1 608	1 442	1 686

Ueber einen Theil der vorstehend aufgeführten Artikel ist schon in den früheren Abschnitten Näheres beigebracht worden. Wegen der wichtigeren noch nicht besprochenen Artikel sei Folgendes erwähnt:

Von **Drogen, Chemikalien** und **künstlichen Düngemitteln** sind seewärts eingegangen u. a.

	dz.:				
	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Aetznatron	4 863	2 574	4 701	9 663	11 804
Alaun	2 023	9 027	2 911	3 611	2 065
Salmiak	1 425	789	821	671	1 461
Chlorkalk	3 218	3 224	2 537	4 485	3 992
Chlorsaures Kali und Natron	2 844	3 040	1 744	871	1 434
Pottasche	3 693	3 236	3 765	2 068	695
Soda, rohe	5 503	5 242	3 390	2 946	2 761
Soda, kalzinirte	5 165	2 270	5 311	12 948	6 976
Bleiweiß, Zinkweiß	2 648	2 605	2 121	1 707	2 288
Dividivi	19 458	10 190	14 541	6 961	9 054
Gerbstoffextrakte	30 693	20 210	19 992	11 698	11 479
Mennige	1 753	1 830	1 512	1 612	2 135
Myrobalanen	8 878	40 726	12 136	7 078	6 368
Quebrachoholz	56 557	12 240	85 841	61 030	6 951
Sumach	2 903	1 679	5 698	3 862	3 525
Catechu	4 130	5 391	5 229	5 699	6 923
Farbhölzer	11 469	13 932	11 689	21 937	15 439
Schlemmkreide	14 552	14 677	13 786	17 834	16 435
Schwefelkies	149 445	105 318	106 705	47 448	68 252
Glaubersalz	1 704	2 069	2 357	1 537	2 840
Chilisalpeter	261 064	197 567	178 399	195 477	199 497
Schwefel	26 637	16 653	31 926	25 833	22 504
Kalk, natürlicher phosphorsaurer	36 737	53 285	46 115	—	18 328
Superphosphat	91 703	53 774	57 143	85 153	156 828
Thomasschlacke	273 348	307 034	165 067	267 958	266 809

Von **Roheisen** betrug nach den zollamtlichen Verkehrsübersichten die Einfuhr seewärts: dz.:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
von Großbritannien	50 210	115 763	201 511	204 895	200 291
„ den Ver. Staaten von Amerika	—	—	—	1 268	—
„ holländ. und belgischen Häfen	8 200	—	1 956	8 571	6 803
„ dem Rheingebiet	703	—	—	23 997	5 925
„ deutschen Nordseehäfen . .	—	5 258	3 530	2 766	228
„ „ Ostseehäfen . . .	2 428	1 771	6 070	5 833	319
zusammen	61 541	122 792	213 067	247 330	213 566

Verladen wurden:

	1901	1900	1899	1898	1897
stromwärts	32 820	75 590	145 845	169 180	137 490
bahnwärts	72 620	106 815	131 665	143 825	112 875
zusammen	105 440	182 405	277 510	313 005	250 365

In dieser Statistik ist uns auffällig, daß wie alljährlich so auch für das Jahr 1901 ein mehr oder weniger großes Mehr in den Verladungen gegen die seewärtige Einfuhr erscheint. Für einzelne Jahre könnte das in großen Beständen aus dem Vorjahr seine Erklärung finden. Da aber die Erscheinung immer wiederkehrt, so muß sie einen anderen Grund haben; einen solchen nachzuweisen, ist uns nicht gelungen.

* * *

Von **verarbeitetem Eisen** und **Eisenwaren** sind seewärts, und zwar ebenfalls zu einem großen Theile in Spedition, über unsern Hafen eingegangen: dz:

von (oder über):	Stettin:	anderen deutschen Ostseehäfen:	deutschen Nordseehäfen:	dem Rheingebiet:	holländisch. u. belgischen Häfen:	Großbritannien:	anderen Häfen:	1901:	1900:	1899:
Eck- und Winkeleisen .	57	9 268	250	18 141	4 194	752	—	32 662	94 779	102 295
Eisenbahnlaschen und Unterlagsplatten . .	294	54	3 926	3 664	842	—	—	8 780	15 062	14 290
Eisenbahnschienen . .	13	500	3 293	12 866	5 099	—	—	21 771	76 761	72 338
Radkranz- u. Pflugschaareisen, sowie Stabeisen	712	238	1 809	38 812	294	2 678	61	44 604	106 918	135 142
Eisenplatten u. Eisenblech	333	325	3 252	8 184	762	25 114	—	37 970	54 594	100 237
Weißblech	4	2	456	318	—	761	—	1 541	819	3 033
Eisendraht	67	42	231	790	739	741	—	2 610	8 354	6 681
Ganz grobe Eisenwaren	1 050	368	37	10 449	10	256	2	12 172	4 735	9 038
Amboße, Schraubstöcke u. dergl.	1 180	517	7 174	3 140	—	264	—	12 275	13 825	12 143
Anker und Ketten . .	45	132	74	1 161	139	867	—	2 418	3 067	3 715
Drahtseile	179	—	56	54	—	—	67	356	256	527
Eisen, roh vorgeschmiedet	12	89	507	—	—	50	—	658	775	3 209
Eisenbahn-Achsen, -Räder, -Puffer u. s. w.	45	—	182	508	860	—	—	1 595	3 537	2 818
Schmiedeeiserne Röhren	1 168	251	56	2 189	—	572	132	4 368	3 166	5 436
Grobe Eisenwaren . .	1 877	3 542	10 823	3 880	66	3 039	166	23 393	36 721	24 887
Drahtstifte	118	25	1	1 724	—	—	—	1 868	2 414	4 068
1901:	7 154	15 353	32 127	105 880	13 005	35 094	428	209 041	—	—
1900:	10 166	39 585	37 921	171 143	147 143	18 957	201	—	425 723	—
1899:	9 769	32 938	32 706	142 783	165 206	116 403	52	—	—	499 857

Die von deutschen Häfen seewärts hierher gekommenen Mengen waren nordwestdeutscher Herkunft (aus Hannover und Oldenburg). Ebenso waren die von den holländischen und zum Theil auch die von belgischen Häfen verladenen Fabrikate deutschen Ursprungs (Rheinland, Westfalen); doch sind in den angegebenen Importzahlen auch belgische Eisenwaren für Polen enthalten.

* * *

Bahnwärts wurden versandt: dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Eisen und Stahl	96035	145470	165905	119415	89030
Eisenbahnschienen	44895	66415	69740	55895	21605
Eiserne Schwellen	425	2790	3220	4340	3580
„ Achsen	2810	2090	1435	1700	1710
„ Röhren	14835	10370	6260	12840	7420
Eisen- und Stahldraht . . .	2250	5875	2305	1765	1765
Eisen- und Stahlwaren . . .	42440	35310	44895	38985	34550
zusammen	203690	268320	293760	234940	159660
ferner stromwärts:					
Verarbeitetes Eisen aller Art .	82505	156195	190095	103970	93405
zusammen	286195	424515	483855	338910	253065

Von den Sendungen mit der Eisenbahn gingen im direkten Verkehr nach Polen, Rußland und Oesterreich-Ungarn: dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Eisen und Stahl	21215	33470	35055	28190	22570
Eisenbahnschienen	—	2800	1000	5515	100
Eiserne Schwellen	—	—	—	—	—
„ Achsen, Röhren rc. . .	660	485	—	460	15
Eisen- und Stahldraht . . .	385	400	295	275	100
Eisen- und Stahlwaren . . .	5275	5000	5085	3540	4240

Von eisernen Maschinen und Maschinentheilen — fast ausschließlich englischer Herkunft — kamen

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
über See nach Danzig . . .	13949	38010	108867	48362	33827
und es wurden mit der Eisenbahn nach Polen versandt . . .	21515	41485	134325	64810	46335

Die seewärts eingeführten rohen **Häute** waren zum größten Theil Speditionsgut für Polen und Rußland. Nach den Ausschreibungen über den Eisenbahnverkehr sind dorthin bahnwärts von hier verladen worden (Häute, Felle und Leder) 1901: 57605. — 1900: 36865. — 1899: 35315. — 1898: 41655. — 1897: 49195.

Was die für das hiesige Speditionsgeschäft in Betracht kommenden Ausfuhrartikel betrifft, so sind von **Kartoffelmehl** von hier seewärts verladen worden nach: dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
Stettin	531	1618	203	260	2230
anderen deutschen Ostseehäfen .	326	73	155	424	706
deutschen Nordseehäfen	300	500	—	398	—
dem Rheingebiet	920	808	1278	2950	3291
Dänemark	1597	6832	5177	1224	650
Großbritannien	3268	1980	3355	1167	210
Holland	6290	5570	4336	4198	11103
anderen Ländern	317	—	271	—	—
zusammen	13549	17381	14775	10621	18190

Die Spedition von Melasse betrug: dz:

	1901:	1900:	1899:	1898:	1897:
nach Stettin	17050	44505	65191	54847	16397
„ anderen deutschen Ostseehäfen	36533	3784	183	62	52
„ Hamburg	4277	30031	—	206	1889
„ Bremen	43642	45748	38774	23906	3160
„ dem Rheingebiet	3742	—	3877	19783	—
„ Schweden	2383	—	1912	3326	1372
„ Dänemark	—	860	4671	2497	21
„ Großbritannien	4753	1092	12060	21102	8400
„ Holland	—	4730	1398	24453	905
„ Belgien	—	—	28	6157	—
„ Frankreich	11810	—	16411	—	102713
„ den Vereinigten Staaten von Amerika	3	460	—	—	—
zusammen	124193	131210	144505	156339	134909

Das Nähere über die Beförderung von **russischem Zucker** ist schon auf Seite 52 und 53 beigebracht worden; über die Spedition von Spiritus vergleiche den Spezialbericht auf Seite 49.

Mit Ladung von Speditionsgut haben verkehrt:

am Seepackhofe in Danzig:		im I.:	II.:	III.:	IV. Quartale:	Zusammen:
Seedampfer	1901:	110	80	100	91	381
	1900:	65	102	94	91	352
	1899:	74	89	92	88	343
	1898:	70	94	89	90	343
	1897:	60	79	84	83	306

an den Hafengleisen zu Neufahrwasser:

Tourdampfer mit Maschinen, Häuten, Chemikalien und Stückgütern verschiedener Art		im I.:	II.:	III.:	IV. Quartale:	Zusammen:
	1901:	22	45	67	41	175*)
	1900:	30	47	90	32	199**)
	1899:	22	38	71	39	170***)
	1898:	25	43	67	44	179†)
	1897:	15	36	55	26	132††)

XXVII. Geld- und Kreditgeschäfte.

Der Zinsfuß der Reichsbank war	für Wechsel:	für Lombard-Darlehne:
vom 1. Januar bis 25. Februar 1901:	5 %,	6 %,
„ 26. Februar „ 21. April „	$4^1/_2$ %,	$5^1/_2$ %,
„ 22. April „ 17. Juni „	4 %,	5 %,
„ 18. Juni „ 22. September „	$3^1/_2$ %,	$4^1/_2$ %,
„ 23. September „ 31. Dezember „	4 %,	5 %,
im Jahresdurchschnitt 1901:	$4{,}_{099}$ %,	$5{,}_{099}$ %,
„ „ 1900:	$5{,}_{333}$ %,	$6{,}_{333}$ %,
„ „ 1899:	$5{,}_{036}$ %,	$6{,}_{036}$ %,
„ „ 1898:	$4{,}_{267}$ %,	$5{,}_{267}$ %,
„ „ 1897:	$3{,}_{806}$ %,	$4{,}_{306}$ % und $4{,}_{806}$ %.

In runden Tausenden Mark haben betragen:

a) bei der Reichsbank-Hauptstelle, einschließlich der von ihr abhängigen Bankanstalten in Marienwerder, Culm und Pr. Stargard (RB):

b) bei der Danziger Privat-Aktienbank (PB):

c) bei dem Danziger Sparkassen-Aktien-Verein (Sp.)

		1898:	1899:	1900:	1901:
1. Die Lombard-Ausleihungen einschl. des Bestandes vom Vorjahre	RB	25 577	27 295	26 514	28 539
	PB	13 664	15 964	16 880	16 948
	Sp	59 980	50 699	51 735	59 389
2. „ Diskontirungen von Wechseln auf deutsche Plätze	RB	53 196	61 118	59 749	60 441
	PB	25 291	27 279	41 368	40 363
	Sp	31 027	32 829	27 372	29 041
3. „ Ankäufe von Wechseln auf das Ausland	PB	3 871	3 970	7 749	11 785
4 „ Gesamtbeträge der Kreditgewährungen zu 1—3		212 606	219 154	231 367	246 506

*) Außerdem 3 Segelschiffe mit Harz, 1 mit Farbholz, 4 mit Quebrachoholz, 2 mit Salpeter, 1 mit Asphalt, 3 mit Schwefelkies, 2 mit Thomasmehl, 1 mit China Clay, 10 Tankdampfer mit Petroleum und 2 Segler mit Petroleum in Fässern.

**) Außerdem 15 Segelschiffe mit Harz, 2 mit Farbholz, 3 mit Quebrachoholz, 2 mit Salpeter, je 1 Segler mit Asphalt und mit Schwefelkies, 9 Tankdampfer mit Petroleum und 4 Dampfer mit Petroleum in Fässern.

***) Außerdem 4 Segelschiffe mit Harz, 2 mit Farbholz, 5 mit Quebrachoholz, 3 mit Phosphat, 1 mit Schmieröl, 8 mit Petroleum in Barrels, 5 Dampfer mit Petroleum in Barrels und 6 Tankdampfer mit Petroleum.

†) Außerdem 5 Segelschiffe mit Harz, 4 mit Blauholz, 1 mit Farbholz, 4 mit Quebrachoholz, 3 mit Gerbstoffen, 1 mit Salpeter, 3 mit Petroleum in Barrels und 12 Tankdampfer mit Petroleum.

††) Außerdem 6 Segelschiffe mit Harz, 2 mit Blauholz, 1 mit Schmieröl, 8 mit Petroleum in Fässern und 9 Tankdampfer mit Petroleum.

		1898:	1899:	1900:	1901:
5. Die Bestände an Depositen aus dem Vorjahre	PB	3 521	3 861	6 170	11 656
	Sp	20 615	21 667	21 726	20 339
		24 136	25 528	27 896	31 995
6. „ neuen Depositen	PB	7 662	11 772	22 539	23 866
	Sp	8 215	8 075	8 649	10 303
7. „ Gesamtbeträge der Depositen		40 013	45 375	59 084	66 164
8. „ Auszahlungen von Depositen	PB	7 322	9 463	17 053	26 998
	Sp	7 162	8 017	10 035	7 897
		14 484	17 480	27 088	34 895
9. „ Depositenbestände zum neuen Jahre		25 529	27 895	31 996	31 269
	PB	3 861	6 170	11 657	22 746
	Sp	21 667	21 725	20 339	8 523
10. „ Vereinnahmungen auf dem Giro-Conto:	RB	422 212	513 671	580 883	572 011
	PB	35 778	33 228	39 192	38 395
11. „ Gesamtbeträge der Einzahlungen auf Giro-Conto		457 990	546 899	620 075	610 406

* * *

Bei dem hiesigen Gericht wurden Konkurse eröffnet: 1901: 45 — 1900: 35 — 1899: 27 — 1898: 23 — 1897: 30.

---

1. Reichsbankhauptstelle.

Einschließlich der von hier abhängigen Bankanstalten in Marienwerder und Pr. Stargard hat sich der Geschäftsumsatz wie folgt gestellt:

		1900:		1901:
a) Lombard-Verkehr	Mk.	46 719 400	Mk.	49 202 900
b) Gesamter Wechsel-Verkehr	„	159 179 800	„	150 875 600
c) Giro- und Anweisungs-Verkehr	„	1 173 421 900	„	1 161 940 900
d) Depositen-Verkehr	„	23 000	„	2 800
e) Angekaufte und eingezogene Werthpapiere	„	517 000	„	202 200
	Mk.	1 379 861 100	Mk.	1 362 224 400

a. **Lombard-Geschäft** (einschl. Marienwerder, Pr. Stargard):

Bestand am Anfang des Jahres	Mk.	2 709 300	Mk.	3 599 300
Zugang	„	23 804 700	„	24 939 900
Abgang	„	22 914 700	„	24 263 000
Bestand am Schluß des Jahres	„	3 599 300	„	4 276 200
davon auf Effekten	„	1 923 700	„	1 922 200
„ Waren	„	1 675 600	„	2 354 000

b. Wechsel-Geschäft:

Platzwechsel (Danzig, Marienwerder und Pr. Stargard) waren:

am Anfang des Jahres Bestand	Mk.	8 041 802	Mk.	6 897 593
im Laufe des Jahres sind diskontirt	„	34 539 561	„	34 188 191
„ „ „ „ „ eingezogen	„	35 683 770	„	34 800 376
Bestand am Jahresschluß	„	6 897 593	„	6 285 408
Wechsel-Rimessen sind angekauft aufs Inland . .	„	25 209 373	„	25 640 928
Einzugs-Wechsel waren am Anfang des Jahres Bestand	„	3 530 635	„	3 648 819
Zugang durch Rimessen der anderen Bankstellen	„	63 805 791	„	54 903 085
Abgang	„	63 687 607	„	56 229 824
Bestand am Jahresschluß	„	3 648 819	„	2 322 080

c. Giro-Verkehr:

Bestand am Jahresanfang	Mk.	4 092 325	Mk.	3 707 414
vereinnahmt durch Baarzahlung	„	112 201 134	„	105 562 385
„ „ Verrechnungen	„	78 037 627	„	76 689 775
„ „ Uebertrag am Platze . . .	„	126 923 970	„	126 385 486
„ „ „ von anderen Bankstellen	„	259 627 856	„	263 373 153
	Mk.	580 882 912	Mk.	575 718 213

verausgabt durch Baarzahlung	Mk.	228 356 669	Mk.	207 748 148
„ „ Verrechnungen	„	21 752 120	„	26 226 877
„ „ Uebertrag am Platze . . .	„	126 923 970	„	126 385 486
„ „ „ an andere Bankstellen	„	200 142 739	„	210 680 915
	Mk.	577 175 498	Mk.	571 041 426
Bestand am Jahresschluß	Mk.	3 707 414	Mk.	4 676 787

d. Bestände im Wechsel- und Lombard-Verkehr am Schlusse jedes Monats im Jahre 1901.

	Platzwechsel: Mk.	Einzugswechsel: Mk.	Lombarddarlehne: Mk.
Januar	5 850 000	2 946 000	2 789 000
Februar	4 771 000	2 540 000	3 243 000
März	5 675 000	3 918 000	3 427 000
April	6 137 000	2 924 000	2 130 000
Mai	6 356 000	2 804 000	2 285 000
Juni	7 436 000	3 547 000	2 513 000
Juli	6 620 000	3 489 000	2 246 000
August	6 882 000	2 776 000	2 462 000
September . . .	6 715 000	2 719 000	2 994 000
Oktober	6 589 000	2 196 000	2 738 000
November . . .	6 468 000	2 124 000	2 826 000
Dezember . . .	6 285 000	2 322 000	4 276 000

2. Danziger Privat-Aktien-Bank.

Der **Gesamt-Umsatz** der Bank belief sich 1901 auf Mk. 583 936 805
1900 „ „ 548 438 089
1899 „ „ 410 797 305

Wechsel-Verkehr:

	1900:	1901:
An **Platz-Wechseln** war zu Anfang des Jahres ein Bestand von	Mk. 938 415	Mk. 3 328 004
Es wurden diskontirt	„ 23 474 370	„ 21 427 987
	Mk. 24 412 785	Mk. 24 755 991
Davon wurden eingezogen bezw. rediskontirt	„ 21 084 781	„ 22 261 131
Bestand am Jahresschluß	Mk 3 328 004	Mk. 2 494 860
An Wechseln auf **andere deutsche Bankplätze** waren zu Anfang des Jahres Bestand	Mk. 429 510	Mk. 1 692 894
Im Laufe des Jahres wurden diskontirt	„ 17 893 670	„ 18 935 473
	Mk. 18 323 180	Mk. 20 628 367
Davon wurden eingezogen bezw. rediskontirt	„ 16 630 286	„ 19 508 568
Bestand zu Ende des Jahres	Mk 1 692 894	Mk. 1 119 799
An Wechseln **auf das Ausland** wurden gekauft für	Mk. 7 748 784	Mk. 11 784 983
Von **Einzugs-Wechseln** war Bestand im Vorjahre	Mk. 50 233	Mk. 139 987
zur Einziehung wurden empfangen	„ 9 297 581	„ 12 296 887
	Mk. 9 347 814	Mk 12 436 874
Eingezogen wurden	„ 9 207 827	„ 12 401 341
Bestand am Jahresschlusse	Mk. 139 987	Mk. 35 533

Giro-Verkehr:

	1900:	1901:
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 261 783	Mk. 454 839
Es wurden eingezahlt	„ 39 192 377	„ 38 394 824
	Mk. 39 454 160	Mk. 38 849 663
und abgehoben	„ 38 999 321	„ 37 700 427
Bestand am Ende des Jahres	Mk. 454 839	Mk. 1 149 236

Depositen-Verkehr:

	1900:	1901:
Es war Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 6 170 107	Mk. 11 656 449
Es wurden eingezahlt	„ 22 539 070	„ 23 865 508
	Mk. 28 709 177	Mk. 35 521 957
Dagegen abgehoben	„ 17 052 728	„ 26 998 445
Bestand am Jahresschluß	Mk. 11 656 449	Mk. 8 523 512

Lombard-Verkehr:

	1900:	1901:
Zu Anfang des Jahres Bestand	Mk. 3 887 400	Mk. 4 778 400
Es wurden neu ausgeliehen	„ 12 992 900	„ 12 169 988
	Mk. 16 880 300	Mk. 16 948 388
Zurückgezahlt wurden	„ 12 101 900	„ 13 492 171
Blieben mithin am Jahresschluß ausgeliehen	Mk. 4 778 400	Mk. 3 456 217

Effekten-Verkehr:

	1900:	1901:
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 1 845 812	Mk. 1 372 617
Es wurden angekauft	„ 3 969 324	„ 6 295 021
	Mk. 5 815 136	Mk. 7 667 638
Dagegen verkauft	„ 4 465 931	„ 6 826 919
	Mk. 1 349 205	Mk. 840 719
Dazu Zinsen und Coursgewinn	„ 23 412	„ 91 546
Bestand am Ende des Jahres	Mk. 1 372 617	Mk. 932 265

Conto-Corrent-Verkehr:

Saldo zu Gunsten der Bank am Anfang des Jahres . .	Mk. 8 777 544	Mk. 10 691 038
Gesamtausgang im Jahre	„ 120 177 400	„ 131 101 904
	Mk. 128 894 944	Mk. 141 792 942
Gesamteingang im Jahre	„ 118 203 906	„ 130 490 317
Saldo zu Gunsten der Bank am Ende des Jahres . . .	Mk. 10 691 038	Mk. 11 302 625

* * *

Gewinn- und Verlust-Conto für 1901.

Debet.

		Mark.	Pf.
Bezahlte und schuldige Zinsen auf Depositen		403 893	35
Steuern und öffentliche Abgaben . . .		49 226	47
Allgemeine Verwaltungskosten		121 458	26
Ausgaben für das Grundstück abzüglich der Miethen		2 405	80
Rest Kosten für den Umbau des Banklokals		13 125	43
Abschreibung auf das Inventar		3 465	79
Abschreibungen auf Consortial-Betheiligungen und Conto-Corrent-Forderungen		211 500	—
Delcredere-Conto		335 000	—
Gewinn-Saldo	Mk. 253327,41	253 327	41
Wir schlagen der General-Versammlung vor:			
4 % Dividende an die Actionäre auf Mk. 6000000,— Actien = ...	„ 240000,—		
	Mk. 13327,41		
und nach Entnahme von aus dem Dividenden-Ergänzungsfonds (Reserve-Fonds II) gemäß § 33 des Statuts	„ 50000,—		
	Mk. 63327,41		
1 % Superdividende an die Actionäre	„ 60000,—		
zu vertheilen und den Rest von . . . . . . auf das Jahr 1902 vorzutragen.	Mk. 3327,41		
		1 393 402	51

Credit.

	Mark.	Pf.
Gewinn-Ueberschuß aus dem Jahre 1900	31 156	80
Zinsen- und Coursgewinn auf Wechsel .	273 249	10
„ auf Lombardgeschäfte	191 677	10
„ „ laufende Rechnungen . . .	477 666	11
Erträgnis auf Effecten	91 546	32
Provisionen	178 107	08
Delcredere-Conto	150 000	—
	1 393 402	51

Bilanz am 31. Dezember 1901 einschließlich der Filiale Stolp i. Pomm.

Activa.

		Mark.	Pf.
Kassenbestand einschließlich Guthaben auf Reichsbank-Giro-Conto		334 852	12
Coupons- und Sorten-Bestand		51 395	11
Wechselbestand		3 650 192	69
Effectenbestand		932 265	44
Lombard-Forderungen auf Waren . . .	Mk. 2852217,40		
„ Effecten	„ 604000,—	3 456 217	40
Forderungen in laufender Rechnung (ungedeckt Mk. 567 277,96)		10 781 459	86
Guthaben bei Banken und sonstigen Correspondenten		481 848	87
Debitoren auf Bürgschafts-Conto . . .		1 817 206	80
Consortial-Betheiligungen		267 153	96
Grundstück Langgasse 33		50 000	
Inventar		9 000	—
Rückständige Zinsen auf Lombardgeschäfte		9 975	30
		21 844 567	85

Passiva.

		Mark.	Pf.
Actien-Capital		6 000 000	—
Reservefonds I		1 500 000	—
„ II		303 762	—
Delcredere-Conto		335 000	—
Guthaben der Conto-Corrent-Gläubiger .		1 780 890	28
„ „ Giro-Gläubiger		1 149 235	86
Bürgschaften		1 817 206	80
Betrag der Depositen:			
ohne Kündigung und mit einmonatlicher Kündigungsfrist . . .	Mk. 2461897,60		
mit längeren Kündigungsfristen	„ 6061614,40	8 523 512	—
Betrag der schuldigen Depositenzinsen . .		152 080	40
Auf das Jahr 1902 überhobene Wechselzinsen		27 100	60
Noch nicht erhobene Dividende pro 1896		1 522	50
„ „ „ „ „ 1900		630	—
Gewinnsaldo		253 327	41
		21 844 567	85

3. Danziger Sparkassen-Aktien-Verein.

Der **Gesamt-Umsatz** betrug im Jahre 1901: 191 888 662 Mk.
1900: 177 332 021 „
1899: 192 398 148 „

	1900:	1901:
Im **Lombard**-Verkehr blieb aus dem Vorjahre ein Bestand von	10 795 900 Mk.	11 069 050 Mk.
Ausgeliehen wurden	40 939 100 „	48 319 950 „
	51 735 000 Mk.	59 389 000 Mk.
Zurückgezahlt wurden	40 665 950 „	45 101 850 „
Bleiben Bestand am Jahresschluß	11 069 050 Mk.	14 287 150 Mk.
An **Wechseln** auf Danzig und deutsche Bankplätze blieb ein Bestand aus dem Vorjahre von	6 763 934 Mk.	5 691 848 Mk.
Diskontirt wurden	27 371 855 „	29 040 921 „
	34 135 789 Mk.	34 732 769 Mk.
Eingelöst wurden	28 443 941 „	29 496 631 „
Bleiben Bestand am Jahresschluß	5 691 848 Mk.	5 236 138 Mk.
Im **Depositen**-Verkehr blieb aus dem Vorjahre ein Bestand von	21 725 717 Mk.	20 339 073 Mk.
Ferner eingezahlt wurden	8 211 543 „	9 816 226 „
	29 937 260 Mk.	30 155 299 Mk.
Zurückgezahlt wurden	10 035 213 „	7 896 820 „
Verbleiben	19 902 047 Mk.	22 258 479 Mk.
Zum Kapital zugeschriebene Zinsen	437 026 „	487 274 „
Bleiben Bestand am Ende des Jahres	20 339 073 Mk.	22 745 753 Mk.

Gewinn- und Verlust-Conto für 1901.

Soll. | *Haben.*

Soll	Mark	Pf.	Haben	Mark	Pf.
Ausgezahlte Zinsen an die Deponenten	201 933	30	Zinsen auf Lombard-Geschäfte	414 463	12
Nicht ausgezahlte, den Deponenten zum Kapital zugeschriebene Zinsen	487 274	23	„ „ Wechsel	252 963	57
Abschreibung auf Grundstück-Conto	26 258	20	„ „ Effecten	235 161	36
Abgaben	18 945	—	„ von Conto Corrents	10 334	—
Gehalte und Pensionen	63 120	—	Revenüen des Grundstücks	6 734	45
Heizung und Heizer	2 378		Gewinn auf Effecten	105	—
Zeitungen und Inserate	178	44			
Papier und Drucksachen	2 002	35			
Sonstige Bureau-Bedürfnisse, Telephon, Telegramme, Rechtsbeistand, Corporationsbeitrag ꝛc.	6 328	11			
Grundstücks-Unkosten-Conto	9 498	59			
Abschreibung auf Inventarium-Conto	220	68			
Geschenke an milde Stiftungen ꝛc ꝛc.	49 500	—			
Abschreibung auf Effecten-Conto	1 124	60			
Reingewinn dem Reserve-Conto II zugeschrieben	81 000	—			
	949 761	50		949 761	50

Bilanz-Conto für 1901.

Activa. | *Passiva.*

Activa	Mark	Pf.	Passiva	Mark	Pf.
Lombard-Conto	14 287 150	—	Actien-Conto	9 000	—
Wechsel-Conto	5 236 138	53	Deponenten-Conto	22 745 753	09
Effecten-Conto	6 901 676	70	Conto-Corrent-Conto	901 000	—
Danziger Kämmerei-Kasse	170 000	—	Ortskranken-Kasse	11 500	—
Grundstück-Conto	180 000	—	Zinsen Vortrags-Conto pro 1902	45 729	15
Inventarium-Conto	628	38	Reserve-Conto I	2 500 000	—
Conto-Corrent-Conto	58 336	15	Reserve-Conto II	959 000	—
Cassa-Conto	338 042	48			
	27 171 982	21		27 171 982	21

4. Danziger Hypotheken-Verein.

Die Zahl der Vereinsmitglieder betrug am Schlusse des vergangenen Jahres 900 gegen 895 Ende 1900, 894 Ende 1899, 857 Ende 1898 und 836 Ende 1897. Davon haben die Kredithilfe des Vereins in Anspruch genommen 884 Mitglieder, gegen 870, 877, 839 und 817 in den Jahren 1900, 1899, 1898 und 1897.

An Vereins-Darlehnen gegen Hypotheken-Obligationen zu

	6 %:	$5^1/_2$ %:	5 %:	$4^1/_2$ %:	insgesamt:
waren zu Anfang des Jahres 1901 ausgegeben	Mk. 4 220 100	Mk. 1 494 400	Mk. 8 392 000	Mk. 7 485 000	Mk. 21 591 500
Im Laufe des Jahres wurden abgelöst . . .	„ 221 350	„ 24 000	„ 35 000	„ 119 400	„ 399 750
	Mk. 3 998 750	Mk. 1 470 400	Mk. 8 357 000	Mk. 7 365 600	Mk. 21 191 750
Neu dargeliehen wurden	—	—	„ 440 800	—	„ 440 800
Hypoth.-Best. Ende 1901	Mk. 3 998 750	Mk. 1 470 400	Mk. 8 797 800	Mk. 7 365 600	Mk. 21 632 550

Diesem Hypothekenbestande standen an emittirten und noch im Umlauf befindlichen Pfandbriefen gegenüber

	zu 5 %:	zu $4^1/_2$ %:	zu 4 %:	zu $3^1/_2$ %:	insgesamt:
Anfang 1901	Mk. 3 009 300	Mk. 1 212 000	Mk. 7 912 800	Mk. 7 261 600	Mk. 19 395 700
Infolge Anlehnsablösung und Ausloosung wurden kassirt . . .	„ 155 400	„ 34 000	„ 114 200	„ 171 600	„ 475 200
	Mk. 2 853 900	Mk 1 178 000	Mk. 7 798 600	Mk. 7 090 000	Mk. 18 920 500
Neu ausgegeben . . .	—	—	„ 440 800	—	„ 440 800
Ende 1901 im Umlauf	Mk. 2 853 900	Mk. 1 178 000	Mk. 8 239 400	Mk. 7 090 000	Mk. 19 361 300

Bilanz am Jahresschluß 1901.

Activa.

		Mark	Pf.
Eigene Hypotheken-Forderungen . .	Mk. 21 632 550,—		
und nach Abzug der bereits amortisirten Pfandbriefe von .	„ 2 287 950,—		
nur noch		19 344 600	—
Grundstücks-Conto		160 000	—
Effecten-Bestand für Zinsen-, Reserve- und Tilgungs-Fond		735 400	—
Baarbestand		622 455	54
Geleistete Vorschüsse		18 985	—
Fond für gekündigte und noch nicht präsentirte Pfandbriefe		16 700	—
		20 898 140	54

Passiva.

		Mark	Pf.
Pfandbriefe im Umlauf:			
à 5 % . . .	Mk 2 853 900,—		
à $4^1/_2$ % . . .	„ 1 178 000,—		
à 4 % . . .	„ 8 239 400,—		
à $3^1/_2$ % . . .	„ 7 090 000,—		
zusammen		19 361 300	—
Reservirte Zinsen für Zins-Coupons . .		409 638	58
Reservefond		946 977	08
Tilgungsfond		180 224	88
		20 898 140	54

5. Vorschuß-Verein zu Danzig.

Eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht.

	1900:	1901:
Wechsel-Bestand zu Anfang des Jahres	Mk. 1 428 243	Mk. 1 395 273
Die Ausleihungen betrugen	„ 1 395 580	„ 1 358 179
	Mk. 2 823 823	Mk. 2 753 452
Zurückgezahlt wurden	Mk. 1 428 249	Mk. 1 469 136
abgeschrieben	„ 301	„ 940
	Mk. 1 428 550	Mk. 1 470 076
Wechsel-Bestand am Ende des Jahres	Mk. 1 395 273	Mk. 1 283 376
Von Krediten in laufender Rechnung war am Anfang des Jahres ein Bestand von	Mk. 213 754	Mk. 154 050
Im Laufe des Jahres wurden gezahlt	„ 341 050	„ 357 100
	Mk. 554 804	„ 511 150
und zurückgezahlt	„ 400 754	„ 265 529
Es verblieben also Ende des Jahres	Mk. 154 050	Mk. 245 621

		1900:		1901:
Der Depositenbestand betrug am Anfang des Jahres	Mk.	1 212 948	Mk.	1 110 425
eingezahlt wurden	„	419 878	„	621 202
	Mk.	1 632 826	Mk.	1 731 627
dagegen abgehoben	„	524 099	„	549 883
	Mk.	1 108 727	Mk.	1 181 744
hierzu kapitalisirte Zinsen von Spar-Einlagen	„	1 698	„	1 458
Bestand am Ende des Jahres	Mk.	1 110 425	Mk.	1 183 202
Das Mitglieder-Guthaben war am Anfang des Jahres	Mk.	363 855	Mk.	370 906
Einzahlungen wurden im Laufe des Jahres gemacht	„	43 570	„	51 999
zusammen	Mk.	407 425	Mk.	422 905
Auszahlungen im Laufe des Jahres	Mk.	35 879	Mk.	29 586
verjährte Guthaben	„	640	„	491
	Mk.	36 519	„	30 077
Bestand am Ende des Jahres	Mk.	370 906	Mk.	392 828
Die eingegangenen Zinsen, Provisionen und Erträge aus den Grundstücken ergaben einen Reingewinn von	Mk	42 216	Mk.	31 485
Hiervon wurden dem Reservefonds, der zu Anfang des Jahres	Mk.	66 919	Mk.	74 576
betrug, zugeschrieben	„	6 400	„	3 049
ferner wurde derselbe erhöht durch Eintrittsgelder um	„	618	„	699
und durch verjährte Mitglieder-Guthaben um	„	639	„	490
sodaß der Bestand am Jahresschlusse betrug	Mk.	74 576	Mk	78 814
Der Extra-Reservefonds betrug am Anfang des Jahres	Mk.	24 921	Mk.	27 951
Zuschreibung vom Gewinn	„	3 030	„	2 049
Bestand am Jahresschlusse	Mk.	27 951	Mk	30 060

	1900	1901
Die Mitgliederzahl betrug am Anfang des Jahres	1 614	1 618
im Laufe des Jahres traten hinzu	200	235
	1 814	1 853
und es schieden aus durch den Tod	28	32
„ Kündigung	82	84
„ Ausschließung	86	84
	196	200
sodaß am Ende des Jahres verblieben	1 618	1 653

* * *

Bilanz am 31. Dezember 1901.

Activa.				Passiva.			
Cassa-Conto	Mk.	4 747	53	Reserve-Fonds	Mk.	78 814	33
Gewährte Darlehne	„	1 283 575	78	Extra-Reserve	„	30 000	—
Laufende Credite	„	245 621	44	Mitglieder-Guthaben	„	392 828	07
Effekten-Conto	„	179 410	—	Depositen-Conto	„	1 183 202	04
Haus Hundegasse 121	„	42 625	—	Zinsen-Conto	„	17 108	50
Verbandskasse Allenstein	„	2 723	55	Aufgenommene Darlehen	„	400	—
Mobiliar	„	500	—	Hypotheken-Gläubiger	„	33 000	—
Durchlaufende Posten	„	2 396	63	Dividenden-Conto	„	21 837	30
				Geschäftskosten	„	4 209	69
	Mk.	1 761 399	93		Mk.	1 761 399	93

6. Westpreußische Landschaftliche Darlehnskasse.

		1900:		1901:
Der **Gesamt-Umsatz** der Kasse belief sich auf . . .	Mk.	206 160 322	Mk.	278 795 210

Depositen-Verkehr.

		1900		1901
Bestand zu Anfang des Jahres	„	3 512 945	„	4 010 237
Zugang im Laufe des Jahres	„	10 341 665	„	15 658 449
	Mk.	13 854 610	Mk.	19 668 686
Abgehoben wurden	„	9 844 373	„	13 739 089
Bestand am Jahresschluß	Mk	4 010 237	Mk.	5 929 597

Vorschuß-Verkehr.

		1900		1901
Bestand der Forderungen zu Anfang des Jahres .	Mk.	1 279 468	Mk.	1 258 755
Neu ausgeliehen wurden	„	2 271 719	„	8 804 892
	Mk.	3 551 187	Mk.	10 063 647
Zurückgezahlt wurden	„	2 292 432	„	4 641 255
Bestand der Forderungen am Jahresschluß . . .	Mk.	1 258 755	Mk.	5 422 392

Lombard-Verkehr.

		1900		1901
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	1 403 500	Mk.	1 615 200
Neu ausgeliehen wurden	„	4 591 700	„	3 440 275
	Mk.	5 995 200	Mk.	5 055 475
Zurückgezahlt wurden	„	4 380 000	„	3 593 600
Bestand am Jahresschluß	Mk	1 615 200	Mk.	1 461 875

Effekten-Verkehr.

		1900		1901
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	1 138 089	Mk.	497 717
Angekauft wurden	„	9 487 243	„	16 241 512
	Mk.	10 625 332	Mk.	16 739 229
Verkauft wurden	„	10 127 615	„	16 016 085
Bestand am Jahresschluß	Mk.	497 717	Mk.	723 144

Contocorrent-Verkehr.

		1900		1901
Bestand zu Anfang des Jahres Deb.	Mk.	35 042	Mk.	330 800
Zugang im Laufe des Jahres Deb.	„	1 874 300	„	2 331 605
	Mk.	1 909 342	Mk.	2 662 405
Abgang im Laufe des Jahres Cred.	„	2 240 142	„	2 433 416
Bestand am Jahresschluß Cred.	Mk.	330 800	„	228 989
Auf Bankier-Contocorrent betrug der Bestand zu Gunsten der Kasse am Anfang des Jahres .	Mk.	1 661 848	Mk.	3 799 573
Zugang im Laufe des Jahres	„	16 035 629	„	21 371 980
	Mk.	17 697 477	Mk.	25 171 553
Abgang im Laufe des Jahres	„	13 897 904	„	23 411 121
Bestand am Jahresschluß	Mk.	3 799 573	Mk.	1 760 432

		1900:	1901:
Das **Gewinn- und Verlust-Conto** ergiebt einen Gewinn auf			
Effekten-Conto von	Mk.	42 002,66	Mk. 70 661,06
Provisions-Conto von	„	26 622,34	„ 34 624,65
Zinsen-Conto von	„	144 825,55	„ 209 044,66
	Mk.	213 450,55	Mk. 314 330,37
abzüglich: Verwaltungskosten, Steuern und Pensionen	Mk.	53 476,19	Mk. 59 284,12
Abschreibung auf Mobilien	„	1 289,69	„ 4 629,65
Tantième	„	12 248,—	„ 14 400,60
noch zu zahlende Zinsen	„	11 183,48	„ 76 011,80
Zinsen für das Stammkapital von Mk. 1 200 000 zu $3^1/_2$ %	„	42 000,—	„ 42 000,—
	Mk.	120 197,36	Mk. 196 326,17
Ueberschuß	Mk.	93 253,19	Mk. 118 004,20
Von diesem Ueberschuß erhält die Königl. Westpreußische Landschaft $^3/_4$ mit	Mk.	69 939,90	Mk. 88 503,15
und die Neue Westpreußische Landschaft $^1/_4$ mit	„	23 313,29	„ 29 501,05

Das **Bilanz-Conto** weist nach als

Activa.			**Passiva.**		
Mobilien-Conto	Mk.	39 000,—	Kapital-Conto	Mk.	1 200 000,—
Cassa-Conto	„	455 769,49	Reserve-Fonds	„	600 000,—
Vorschuß-Conto	„	5 422 391,87	Depositen-Conto	„	6 929 596,70
Lombard-Conto B.	„	1 461 875,—	Effekten-Vorschuß-Conto	„	473 014,71
Guthaben aus laufender Rechnung mit Bankhäusern	„	1 760 432,50	Lombard-Conto A.	„	500,—
Effekten-Conto	„	723 144,30	Conto-Corrent-Conto	„	228 989,46
			Conto für Diverse	„	174 404,80
			Noch zu zahlende Zinsen	„	76 011,80
			Westpreuß. Provinzial-Verband	„	317 884,53
			Provinzial-Landschafts-Kasse	„	646 685,19
			General-Landschafts-Kasse	„	215 525,97
	Mk.	9 862 613,16		Mk.	9 862 613,16

XXVIII. Verkehrs-Statistik.

1. Seehafen-Verkehr.

	1901:		1900:		1899:		1898:	
	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:
Es sind hier **eingekommen**:								
Dampfschiffe	1 392	593 089	1 321	619 798	1 348	610 140	1 346	611 261
Segelschiffe	366	62 557	375	56 637	391	56 730	426	54 758
Seeschiffe überhaupt	1 758	655 646	1 696	676 435	1 739	667 140	1 772	666 019
Davon fuhren in **Ballast**:								
Dampfer	278	107 058	249	119 849	232	112 305	211	119 189
Segler	56	9 264	31	5 412	38	8 139	31	5 256
Zus. Schiffe in Ballast	334	116 322	280	125 261	270	120 444	242	124 445
Für **Nothhafen** liefen ein:								
Dampfer	22	3 687	16	3 456	16	3 566	22	4 084
Segler	34	4 342	32	4 861	57	7 599	30	3 649
Zus. Nothhäfener	56	8 029	48	8 317	73	11 165	52	7 733
Mit Ladung sind darnach **angekommen**:								
Dampfer	1 092	482 344	1 056	496 493	1 100	498 105	1 113	487 988
Segler	276	48 951	312	46 364	296	48 591	365	45 853
Beladene Seeschiffe überhaupt	1 368	531 295	1 368	542 857	1 396	535 531	1 478	533 841
Es sind von hier **ausgegangen**:								
Dampfer	1 393	598 979	1 329	631 523	1 351	610 161	1 343	615 616
Segelschiffe	368	62 395	367	55 292	399	58 341	435	55 513
Seeschiffe überhaupt	1 761	661 374	1 696	686 815	1 750	668 502	1 778	671 129
Davon in **Ballast**:								
Dampfer	398	195 203	287	178 735	265	158 595	270	177 963
Segler	116	23 080	45	10 324	37	9 684	77	13 547
Zus. Schiffe in Ballast	514	218 283	332	189 059	302	168 279	347	191 510
Es hatten den Hafen **für Nothhafen** angelaufen:								
Dampfer	21	3 713	13	5 176	5	889	22	4 084
Segler	34	4 725	29	2 380	67	9 418	25	1 979
Zus. Nothhäfener	55	8 438	42	7 556	72	10 307	47	6 063
Mit Ladung sind darnach **ausgegangen**:								
Dampfer	974	400 063	1 029	447 612	1 081	450 677	1 051	433 569
Segler	218	34 590	293	42 588	295	39 239	333	39 987
Beladene Seeschiffe überhaupt	1 192	434 653	1 322	490 200	1 376	489 916	1 384	473 556

Von den **eingekommenen** Seeschiffen waren der **Flagge** nach:

	Dampfer:		Segelschiffe:		Zusammen:	
	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons
amerikanische	2	1 691	—	—	2	1 691
belgische	12	8 887	—	—	12	8 887
dänische	74	27 771	128	11 684	202	39 455
deutsche	861	319 380	139	32 510	1000	351 890
englische	168	113 669	5	1 702	173	115 371
französische	1	12	—	—	1	12
holländische	42	16 009	12	1 083	54	17 092
norwegische	102	70 762	13	7 682	115	78 444
spanische	2	1 444	—	—	2	1 444
russische	8	5 276	10	2 225	18	7 501
schwedische	120	28 188	59	5 671	179	33 859
Zusammen	1392	593 089	366	62 557	1758	655 646

Von den **ausgegangenen** Seeschiffen waren der **Flagge** nach:

	Dampfer:		Segelschiffe:		Zusammen:	
	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons
amerikanische	2	1 691	—	—	2	1 691
belgische	12	8 887	—	—	12	8 887
dänische	75	27 321	132	12 116	207	39 437
deutsche	859	323 447	141	33 175	1 000	356 622
englische	167	112 829	5	1 702	172	114 531
französische	1	12	—	—	1	12
holländische	40	16 132	11	986	51	17 118
norwegische	104	72 877	13	6 634	117	79 511
spanische	2	1 444	—	—	2	1 444
russische	10	5 912	12	2 611	22	8 523
schwedische	121	28 427	54	5 171	175	33 598
Zusammen	1 393	598 979	368	62 395	1 761	661 374

Nach **Ladung** und **Ausgangshafen** hatten von den im Jahre 1901 hier **eingekommenen** Schiffen

geladen: / von:	Güter	Getreide u. Beilad.	Mais und Reis	Farbholz	Quebrachoholz	Eisenerz	Zucker	Salz	Heringe	Phosphat und Düngemittel	Asphalt u. Harz	Oelsaaten, Oel und Oelkuchen	Cement	Petroleum	Mauersteine und Kalksteine	Theer und Pech	Eisen u. Eisenfabrikate	Schwefel und Schwefelkies	Gew. Rohstoffe	Steine	Kreide	Leere Fässer	Steinkohlen und Koke	Gasreinigungs-Masse	Thonerde und Thonwaren	Spiritus u. Sprit	Ballast	Nothhafener	Summe:
Afrika	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Amerika	—	—	—	2	3	—	—	—	—	1	4	—	—	9	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21
Belgien	11	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	39
Bremen	33	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	25	—	—	—	22	1	85
Dänemark	33	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	2	4	—	—	2	3	2	—	—	2	—	—	43	1	102
Frankreich	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Großbritannien	77	—	—	—	—	—	—	8	56	1	—	1	—	—	1	—	5	—	—	—	—	—	226	1	4	—	9	3	394
Hamburg	131	—	2	—	—	—	—	—	—	5	—	1	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	3	1	148
Holland	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	7	1	1	—	5	—	58
Italien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Lübeck	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4	—	51
Mecklenburg	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	19
Oldenburg	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	1	—	11
Portugal	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Preußen und Pommern	107	5	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	10	—	1	—	—	—	—	2	14	—	—	—	2	—	124	38	[illegible]
Hannover	19	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	5	—	42
Rheinprovinz	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	30
Schleswig Holstein	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	21	—	49
Rußland	2	2	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	5	32
Schweden und Norwegen	5	—	—	—	—	15	—	—	1	—	—	—	—	—	55	—	—	13	1	158	—	—	—	4	—	—	56	4	312
Summa	563	10	8	2	3	17	5	12	57	35	4	19	10	12	60	4	9	17	11	163	16	—	285	9	7	—	334	56	1758

Von den im Jahre 1901 von hier **ausgegangenen** Schiffen hatten

geladen: nach	Getreide und Beiladung.	Holz.	Holz und Beiladung.	Zucker	Mehl.	Kleie.	Melasse.	Güter.	Salz.	Heringe.	Oelkuchen, Raps, Saat.	Steinkohlen und Koks	Steine.	Schwefel und Kies.	Gasreinig.-Masse.	Pappe.	Spiritus und Beiladung.	Ballast.	Nothhäfener.	Summe.
Afrika	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Amerika	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	13
Belgien	—	36	2	1	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52
Dänemark	33	59	3	—	4	10	—	39	—	—	3	—	—	—	—	—	—	24	10	185
Frankreich	—	12	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Großbritannien	7	138	10	104	—	—	—	71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	1	348
Holland	6	9	5	9	—	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	—	93
Italien	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Norwegen	—	—	—	1	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	23
Rußland	5	—	—	13	—	—	—	12	—	2	—	—	—	—	—	—	—	95	3	130
Schweden	23	18	—	5	—	—	—	4	—	—	14	—	1	—	—	—	—	175	4	244
Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Preußen und Pommern	2	9	5	6	—	—	4	107	—	2	—	1	—	—	—	—	—	140	23	299
Schleswig-Holstein	4	23	—	11	—	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	5	90
Hannover	1	6	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	27
Rheinprovinz	—	1	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	35
Oldenburg	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	5
Bremen	—	4	—	—	—	—	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	41
Hamburg	—	4	—	2	—	—	—	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	3	77
Lübeck	—	3	1	6	—	—	17	39	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	69
Mecklenburg	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	6	—	13
Summa	81	332	26	166	4	10	22	524	—	4	17	1	1	—	—	2	2	514	55	1761

Nachweisung der Schiffseingänge und Schiffsausgänge nach der Ladung der Schiffe in den Jahren 1900 und 1901.

Ladung der Schiffe.	Schiffs-Eingänge 1901	Schiffs-Eingänge 1900	Schiffs-Ausgänge 1901	Schiffs-Ausgänge 1900
Verschiedene Güter	597	553	537	523
Steinkohlen und Koaks	285	362	6	5
Salz	12	12	—	—
Kalksteine	48	39	—	1
Mehl	—	3	5	11
Ofenkacheln	4	2	—	—
Mais, Reis und Dividivi	8	11	1	—
Pflaster-, Chamott-, Kopf- und Mauersteine	176	168	3	1
Petroleum	12	13	1	—
Alt-, Roh-, Spiegeleisen, Eisenerz	54	56	2	—
Heringe	57	41	4	2
Kreide, Gyps, Thonerde, Schlemmkreide	20	14	1	—
Asphalt und Cement	12	19	1	—
Schwefel und Kies	15	13	2	1
Holz	21	30	347	360
Holz und Beiladung	2	—	28	34
Kohlentheer	3	—	1	—
Kaolin und Kryolith	2	1	—	—
Oelkuchen, Raps und Saat	23	8	22	52
Getreide und Beiladung	14	8	84	175
Oel, Pech und Harz	4	14	—	—
Melasse	—	—	22	8
Leere Fässer	—	2	—	—
Gasreinigungsmasse	6	6	—	2
Eisenbahnräder, Schienen	1	4	—	—
Pappe	1	—	2	2
Kleie	1	1	10	16
Superphosphat und Düngerstoffe	34	34	—	—
Militär-Effekten und Munition	—	—	1	—
Spiritus und Beiladung	—	—	—	2
Zucker	4	1	167	169
Salpeter	7	1	—	—
Zusammen	1424	1416	1247	1364

Vergleichende Uebersicht

des Hafenverkehrs in den Jahren 1860 bis 1901 (einschließlich der in Ballast und für Nothhafen oder Ordre ein- und ausgegangenen Seeschiffe).

	Eingekommene Schiffe:						Ausgegangene Schiffe:					
	Dampfer		Segelschiffe.		Ueberhaupt Schiffe.		Dampfer.		Segelschiffe.		Ueberhaupt Schiffe	
	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl	Register-Tons.*)	Zahl.	Reg.-T.*)	Zahl	Register-Tons.*)	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Reg.-T.*)
1901	1392	593 089	366	62 557	1758	655 646	1393	598 979	368	62 395	1761	661 374
1900	1321	619 798	375	56 637	1696	676 435	1329	631 523	367	55 292	1696	686 815
1899	1348	610 410	391	56 730	1739	667 140	1351	610 161	399	58 341	1750	668 502
1898	1346	611 261	426	54 758	1772	666 019	1343	615 616	435	55 513	1778	671 129
1897	1339	630 522	412	49 885	1751	680 407	1346	643 465	426	51 627	1772	695 092
1896	1272	565 365	532	61 807	1804	627 172	1281	564 888	547	68 637	1828	633 525
1895	1174	540 838	544	64 426	1718	605 264	1181	547 946	546	68 681	1727	616 627
1894	1312	605 567	590	86 788	1902	692 355	1309	611 622	566	77 910	1875	689 532
1893	1166	564 892	566	70 007	1732	634 899	1166	564 864	610	83 519	1776	648 383
1892	1024	477 699	480	92 328	1504	570 027	1013	477 707	484	83 067	1497	560 774
1891	1206	531 293	630	108 739	1836	640 032	1200	529 266	631	104 851	1831	634 117
1890	1132	460 414	755	116 685	1887	577 099	1132	457 783	746	115 006	1878	572 789
1889	1155	445 296	708	138 418	1863	583 714	1169	454 272	683	129 063	1852	583 335
1888	1248	505 422	722	115 029	1970	620 451	1243	501 778	761	132 447	2004	634 225
1887	1096	440 823	717	116 763	1813	557 586	1089	436 836	742	124 954	1831	561 790
1886	1025	449 332	659	116 400	1684	565 732	1024	449 711	667	117 297	1691	567 008
1885	1025	446 740	796	140 819	1821	587 559	1020	444 298	804	135 079	1824	579 377
1884	906	443 138	884	150 362	1790	593 500	909	444 072	896	152 977	1805	597 049
1883	1068	476 439	974	174 098	2042	650 537	1083	483 440	980	173 308	2063	656 748
1882	918	388 241	1205	215 985	2123	604 226	909	384 570	1171	205 343	2080	589 913
1881	661	288 485	979	172 955	1640	461 440	655	285 625	1056	198 491	1711	484 116
1880	607	272 991	1287	224 063	1894	497 054	607	273 788	1269	216 423	1876	490 211
1879	634	284 486	1106	190 097	1740	474 583	636	286 463	1118	187 660	1754	474 123
1878	623	281 015	1376	228 679	1999	509 694	619	278 399	1410	221 072	2029	499 471
1877	464	231 692	1248	226 548	1712	458 240	459	229 244	1262	224 194	1721	453 438
1876	319	143 385	1327	242 545	1646	385 930	323	142 564	1387	266 650	1710	409 214
1875	337	148 865	1332	245 083	1669	393 948	338	149 450	1307	238 717	1645	388 167
1874	330	138 044	1515	264 723	1845	402 767	328	138 144	1498	251 288	1826	389 732
1873	299	103 295	1540	271 904	1839	375 199	302	102 440	1518	271 362	1820	373 802
1872	289	92 061	1555	256 577	1844	348 638	287	91 913	1586	261 578	1873	353 491
1871	349	129 716	1897	317 608	2246	447 324	354	132 617	1895	309 785	2249	442 402
1870	290	107 711	1317	193 569	1607	301 280	286	105 890	1270	182 455	1556	288 345
1869	300	104 958	1503	216 708	1803	321 666	302	104 874	1549	230 135	1851	335 009
1868	260	86 889	1449	226 634	1709	313 523	260	87 108	1494	232 740	1754	319 848
1867	224	68 787	1476	219 162	1700	287 949	219	66 801	1548	228 426	1767	295 227
1866	204	71 234	1859	272 620	2063	343 854	204	70 254	1845	267 131	2049	337 385
1865	204	65 692	2287	340 514	2491	406 206	199	62 940	2327	348 585	2526	411 525
1864	175	58 417	1976	306 380	2151	364 797	180	60 114	2017	302 657	2197	362 771
1863	196	58 989	2907	400 755	3103	459 744	192	56 766	2873	405 182	3065	461 948
1862	175	52 247	2976	418 516	3151	470 763	174	53 141	3026	436 110	3200	489 251
1861	181	56 487	2518	386 762	2699	443 249	184	56 855	2465	367 695	2649	424 550
1860	147	33 158	2388	364 092	2535	397 250	141	26 652	2424	380 025	2565	406 677

*) Anm. Die Umrechnung der früheren Schiffstonnen von 1000 kg in Registertons ist derart erfolgt, daß 4 Schiffstonnen = 3 Registertons gerechnet sind (t = 2,12 cbm = 0,74836 Registertons.)

Werth-Berechnung des Waren-Einganges seewärts:

	im Jahre 1901: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1901: Geschätzter Werth in Mk.	im Jahre 1900: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1900: Geschätzter Werth in Mk.
Abfälle	38 420	84 000	27 297	144 000
darunter: *Kleie*	*3 240*	*28 000*	*3 154*	*25 000*
Lumpen	*501*	*11 000*	*803*	*17 000*
Baumwolle und Baumwollenwaren	16 919	4 752 000	21 306	5 398 000
darunter: *Rohe Baumwolle*	*3 491*	*356 000*	*1 166*	*82 000*
Baumwollabfälle	*1 258*	*63 000*	*487*	*20 000*
Baumwollengarn	*1 061*	*105 000*	*7 216*	*1 494 000*
Blei und Bleiwaren	4 832	227 000	3 745	123 000
Drogen, Apotheker- und Farbewaren	637 169	11 656 000	480 731	8 755 000
Eisen und Eisenwaren	292 450	8 873 000	548 578	10 598 000
darunter: *Roh- und Brucheisen*	*62 719*	*505 000*	*122 862*	*799 000*
Eisen-, geschmiedet und gewalzt	*77 925*	*1 499 000*	*202 472*	*3 285 000*
Eisenbahnschienen u. Schwellen	*30 551*	*380 000*	*91 823*	*1 091 000*
Stahl, Blech und Draht	*41 469*	*2 079 000*	*66 429*	*1 518 000*
Anker und Ketten	*2 418*	*85 000*	*2 961*	*95 000*
Erden, Erze, edle Metalle, Asbest und Asbestwaren	1 823 615	4 554 000	1 776 656	3 529 000
Flachs und andere vegetabilische Spinnstoffe mit Ausnahme der Baumwolle	10 548	435 000	5 219	271 000
Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues	336 046	5 580 000	92 256	1 381 000
darunter: *Weizen*	*27 967*	*372 000*	*59*	*1 000*
Roggen	*33 324*	*357 000*	*678*	*6 000*
Gerste	*233*	*3 000*	*1 226*	*13 000*
Hülsenfrüchte und Mais	*91 162*	*889 000*	*77 833*	*728 000*
Oelsaaten	*178 100*	*3 620 000*	*2 057*	*47 000*
Glas und Glaswaren	1 529	34 000	3 534	102 000
Häute und Felle	83 867	8 127 000	61 481	6 559 000
Holz u. andere Schnitzstoffe, sowie Waren daraus,	89 789	1 637 000	67 113	1 435 000
darunter: *Bau- u. Nutzholz (europäisches)*	*21 294*	*176 000*	*28 532*	*244 000*
Nutzholz (aussereuropäisches)	*2 503*	*81 000*	*2 926*	*66 000*
Maschinen, Fahrzeuge und Dampfkessel	29 596	2 126 000	59 919	5 297 000
Kupfer und andere unedle Metalle sowie Waren daraus	12 185	1 941 000	12 465	2 120 000
Leder und Lederwaren	3 066	809 000	3 320	784 000
Garn und Leinenwaren	25 780	1 973 000	40 161	2 895 000
Material- und Spezerei-, auch Konditorwaren	764 760	26 119 000	767 363	25 568 000
darunter: *Bier*	*5 793*	*83 000*	*3 891*	*99 000*
Liköre, Spiritus, Branntwein	*12 544*	*1 860 000*	*12 807*	*2 126 000*
Wein und Most	*38 671*	*3 669 000*	*37 650*	*3 641 000*
Butter und Margarine	*13 418*	*1 148 000*	*14 118*	*1 064 000*
Fleisch und Speck	*4 457*	*419 000*	*4 093*	*362 000*
Frische Fische	*86*	*5 000*	—	—
Südfrüchte	*16 196*	*588 000*	*16 473*	*635 000*
Gewürze	*7 862*	*908 000*	*7 218*	*704 000*
Heringe	*276 390*	*5 712 000*	*266 631*	*5 510 000*
Honig	*1 831*	*99 000*	*1 315*	*66 000*
Kaffee	*38 880*	*3 788 000*	*33 165*	*2 733 000*
Kakao und Chocolade	*4 029*	*779 000*	*4 185*	*741 000*
Cichorien und Kaffeesurrogate	*21 048*	*1 109 000*	*25 061*	*1 331 000*
Mehl und Mühlenfabrikate	*20 030*	*445 000*	*20 353*	*450 000*
Reis	*61 262*	*1 207 000*	*77 431*	*1 551 000*
Salz	*191 192*	*363 000*	*186 792*	*411 000*

	im Jahre 1901: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1901: Geschätzter Werth in Mk.	im Jahre 1900: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1900: Geschätzter Werth in Mk.
Syrup und Melasse	*10 480*	*198 000*	*9 012*	*165 000*
Tabak und Tabakfabrikate	*8 128*	*1 304 000*	*9 847*	*1 491 000*
Thee	*210*	*31 000*	*353*	*56 000*
Zucker	*10 168*	*293 000*	*13 218*	*338 000*
Oele und Fette	251 226	9 565 000	164 168	7 034 000
darunter: *Speiseöle*	*3 904*	*226 000*	*3 811*	*386 000*
Leinöl	*6 770*	*318 000*	*7 011*	*210 000*
Palm- und Kokosnussöl	*12 104*	*197 000*	*10 769*	*398 000*
Oelkuchen	*89 271*	*1 049 000*	*25 516*	*306 000*
Schmalz	*72 990*	*4 756 000*	*48 647*	*3 010 000*
Lanolin, Paraffin, Wallrath	*5 903*	*461 000*	*6 551*	*492 000*
Talg	*22 706*	*1 249 000*	*22 626*	*1 358 000*
Fischthran	*3 940*	*142 000*	*4 877*	*190 000*
Schmieröle	*22 100*	*338 000*	*28 991*	*465 000*
Papier und Pappwaren	41 403	2 137 000	32 386	1 477 000
Petroleum	357 269	2 994 000	376 419	3 059 000
Lichte, Seife und Parfümerien	5 144	518 000	5 205	554 000
Seide und Seidenwaren	1 315	455 000	808	416 000
Steine und Steinwaren	485 279	1 248 000	414 957	913 000
Kohlen, Koks, Torf	2 767 574	4 263 000	2 850 916	6 394 000
Theer, Pech, Harze, Asphalt	107 310	1 355 000	90 251	996 000
Thonwaren	29 442	287 000	54 766	348 000
Wolle, einschl. der anderweit nicht genannten Thierhaare, und Waren daraus	46 304	16 592 000	28 622	8 594 000
Zink und Zinkwaren	915	41 000	569	33 000
Zinn und Zinnwaren	4 096	1 112 000	5 470	1 321 000
Andere, vorstehend nicht genannte Artikel	3 058	954 000	11 097	1 585 000
	8 270 706	120 448 000	8 006 778	107 683 000

* * *

Werth-Berechnung des Waren-Ausganges seewärts:

	im Jahre 1901: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1901: Geschätzter Werth in Mk.	im Jahre 1900: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1900: Geschätzter Werth in Mk.
Abfalle	27 473	252 000	50 840	432 000
darunter: *Kleie*	*21 395*	*194 000*	*46 597*	*392 000*
Lumpen	*1 948*	*43 000*	*1 634*	*25 000*
Blei und Bleiwaren	431	16 000	414	17 000
Drogen, Apotheker- und Farbwaren	17 237	1 489 000	16 095	1 216 000
Eisen und Eisenwaren	10 875	356 000	12 087	302 000
Erden, Erze, edle Metalle, Asbest und Asbestwaren	2 445	9 000	6 179	47 000
Flachs, Hanf und andere Spinnstoffe	714	32 000	583	26 000
Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues	1 200 874	17 980 000	1 584 359	23 139 000
darunter: *Weizen*	*378 988*	*5 297 000*	*611 789*	*8 926 000*
Roggen	*101 295*	*1 167 000*	*382 637*	*4 535 000*
Gerste	*232 868*	*2 656 000*	*103 027*	*1 290 000*
Hafer	*254 793*	*3 084 000*	*199 559*	*2 297 000*
Hülsenfrüchte und Mais	*185 694*	*3 096 000*	*220 711*	*3 835 000*
Oelsaaten	*29 959*	*695 000*	*57 048*	*1 416 000*
Glas und Glaswaren	201	3 000	715	14 000
Häute und Felle	5 435	605 000	5 624	517 000
Holz- u. andere Schnitzstoffe sowie Waren daraus	2 230 440	16 598 000	2 553 415	27 213 000
darunter: *Bau- und Nutzholz (europäisches)*	*2 222 381*	*15 712 000*	*2 551 603*	*27 087 000*
Maschinen und Fahrzeuge	879	92 000	6 135	339 000
Kupfer und andere unedle Metalle sowie Waren daraus	2 024	297 000	2 907	416 000
Leder und Lederwaren	159	50 000	259	112 000
Material- u. Spezerei- auch Konditorwaren pp.	1 912 117	40 994 000	2 704 388	55 820 000
darunter: *Bier*	*4 094*	*161 000*	*3 723*	*149 000*
Likör, Spiritus, Branntwein	*29 123*	*752 000*	*57 130*	*1 582 000*
Wein und Most	*1 209*	*133 000*	*2 139*	*247 000*
Mehl und Mühlenfabrikate	*138 008*	*2 664 000*	*140 422*	*2 206 000*
Tabak und Tabakfabrikate	*313*	*88 000*	*703*	*84 000*
Syrup und Melasse	*126 836*	*867 000*	*132 318*	*814 000*
Zucker	*1 592 811*	*34 777 000*	*2 310 896*	*18 181 000*
Oele und Fette	48 138	1 566 000	114 044	3 348 000
darunter: *Rüböl*	*23 726*	*1 091 000*	*65 854*	*2 634 000*
Oelkuchen	*18 242*	*196 000*	*44 210*	*531 000*
Schmalz	*469*	*39 000*	*963*	*65 000*
Papier- und Pappwaren	15 262	581 000	25 060	785 000
Lichte, Seife und Parfümerien	17	2 000	31	12 000
Theer, Pech, Harze	1 175	32 000	3 788	27 000
Wolle, Baumwolle, Leinen, Garn, sowie Waren daraus	1 455	155 000	1 331	134 000
Zink, Zinn und Waren daraus	1 840	97 000	1 630	106 000
Andere vorstehend nicht genannte Artikel	5 767	284 000	9 433	304 000
	5 484 973	81 490 000	7 099 317	114 326 000

	Waren-Einfuhr seewärts:		Waren-Ausfuhr seewärts:		Gesamter Güterverkehr seewärts:	
	Menge in t zu 1000 kg:	Werth in Mk.:	Menge in t zu 1000 kg:	Werth in Mk.:	Menge in t zu 1000 kg:	Werth in Mk.:
1901:	827 071	120 448 000	548 497	81 490 000	1 375 568	201 938 000
1900:	809 678	107 683 000	709 932	114 326 000	1 510·610	222 009 000
1899:	806 578	107 372 000	658 945	108 919 000	1 465 523	216 291 000
1898:	797 734	101 966 000	648 209	105 535 000	1 445 943	207 501 000
1897:	790 197	92 337 000	616 918	102 083 000	1 407 114	194 420 000
1896:	725 384	92 558 000	668 616	105 737 000	1 393 999	198 295 000
1895:	603 023	76 497 000	592 195	92 970 000	1 195 218	169 467 000
1894:	630 120	87 106 000	607 056	87 010 000	1 237 176	174 116 000
1893:	571 860	73 674 000	603 047	99 352 000	1 174 907	173 026 000
1892:	522 303	69 083 000	431 588	68 395 000	953 891	137 478 000
1891:	516 145	62 230 000	599 156	109 505 000	1 115 301	171 735 000

2. Weichsel-Verkehr.

Durch die Einlager Schleuse gingen in der Zeit vom 19. März bis 31. Dezember 1901 **nach** und **von** Danzig:

	Stromab:			Stromauf:			1901:
	beladen.	unbeladen.	zus.	beladen.	unbeladen.	zus.	insgesamt
a. **Schiffsgefäße:**							
Seeschiffe	1	—	1	1	14	15	16
Flußdampfer	2861	496	3357	2937	464	3401	6 758
Gabarren und oberländische Kanalkähne . .	291	154	445	293	139	432	877
Kurische Kähne	263	66	329	266	71	337	666
Berliner Oderkähne und Zillen	870	335	1205	1029	194	1223	2 428
Barken und Dubasse	39	30	69	28	36	64	133
Galler und Biggen	9	—	9	3	3	6	15
Yachten	13	6	19	10	5	15	34
Lummen, Beidacke und Obstkähne	292	49	341	93	237	330	671
Kähne mit Fischen, Butter, Schweinen . . .	134	–	134	—	134	134	268
zusammen 1901	4773	1136	5909	4660	1297	5957	11 866
dagegen 1900 (20 März bis 31. Dezember) .	4827	1268	6095	4896	1276	6172	12 267
„ 1899 (1. Januar bis 10. Dezember) .	5042	1489	6531	5284	1271	6555	13 086
„ 1898 (7. Januar bis 31. Dezember) .	5371	1416	6787	5468	1444	6912	13 699
„ 1897 (9. März bis 25. Dezember) .	4572	1609	6181	4794	1424	6218	12 399
b. **Holztraften:** 1901	—	542	542	—	4	4	546
1900	—	522	522	—	4	4	526
1899	—	920	920	—	5	5	925
1898	—	827	827	—	7	7	834
1897	—	668	668	—	11	11	679

Uebersicht

des Waren-Verkehrs **nach** und **von** Danzig **auf der Weichsel**
in Doppel-Centnern zu 100 kg.

Bezeichnung der Waren.	Eingang stromab				Ausgang stromauf			
	1901.	1900.	1899.	1898.	1901.	1900.	1899.	1898.
1. Düngemittel aller Art	—	300	1 250	2 750	3 920	6 495	9 815	7 785
2. Lumpen aller Art	2 590	2 275	3 730	4 105	6 040	7 580	17 070	18 660
3. Knochen	30	100	80	—	3 260	3 370	6 955	4 050
4. Rohe Baumwolle	—	—	—	15	230	70	500	3 150
5. Soda	7 950	9 620	15 900	14 600	14 020	10 835	15 990	24 985
6. Farbholz	—	—	55	—	25 465	15 310	17 985	19 625
7. Knochenkohle, Knochenmehl	—		—	—	—	—	—	190
8. Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure	300	320	220	380	4 990	3 635	3 875	1 030
9. Roheisen und Brucheisen	500	—	—	1 265	32 820	75 590	145 845	169 180
10. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	1 810	1 490	1 720	5 910	7 055	6 515	7 735	11 155
11. Verarbeitetes Eisen aller Art	25 370	22 120	25 740	17 205	82 505	156 195	190 095	103 970
12. Cement, Traß und Kalk	40	4 565	4 020	1 685	11 245	10 510	33 040	23 860
13. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	16 295	27 670	10 770	11 425	13 105	10 635	28 355	19 920
14. Eisenerz	—	—	—	—	20	—	2 075	—
15. Andere Erze	—	—	—	—		—	—	
16. Flachs, Hanf, Heede, Werg	810	1 025	1 115	1 300	17 035	16 685	19 125	6 010
17. Weizen und Spelz	55 545	97 215	168 480	147 885	25 335	595	970	28 855
18. Roggen	33 590	24 315	84 900	26 515	60 350	10	60	12 390
19. Hafer	10 215	6 085	2 025	7 135	4 750	3 540	60	475
20. Gerste	38 930	16 940	13 305	10 430	4 510	11 195	13 940	11 375
21. Andere Getreide und Hülsenfrüchte	6 295	9 070	21 800	11 255	13 775	14 390	17 405	25 160
22. Oelsaat	9 955	34 425	73 520	67 545	640	1 340	3 650	300
23. Stroh und Heu	1 435	715	445	2 085	180		—	20
24. Kartoffeln	1 645	1 600	1 025	945	50	125	185	15
25. Obst, frisches u. getrocknetes	4 935	9 180	6 295	4 535	3 250	3 910	2 895	2 025
26. Gemüse und Pflanzen	9 335	3 395	12 870	12 860	945	505	3 920	6 430
27. Glas und Glaswaren	2 505	2 070	3 410	3 880	4 400	6 780	4 610	6 430
28. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	2 415	1 680	2 905	2 720	34 780	20 300	40 295	22 415
29. Harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz)	3 100	5 550	10 240	6 450	9 250	9 480	10 935	6 265
30. Harte Schnittwaren	2 120	5 680	2 500	2 870	895	3 030	7 450	5 700
31. Harte Brennholzscheite	—	—	—	125	1 530	2 450	2 800	5 060
32. Weiche Stämme	63 865	73 440	38 810	23 950	9 200	2 820	28 400	4 210
33. Weiche Schnittwaren	48 085	46 925	61 265	55 760	20 505	16 955	18 815	22 425
34 Weiche Brennholzscheite	4 500	20 785	2 500	2 925	4 765	3 850	3 750	5 350
35. Reisig und Faschinen	2 240	5 535	4 955	5 050	12 250	12 750	17 420	31 700
36. Borke, Lohe	50	—	—	100	107 405	41 570	138 225	95 870
37. Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke	15 160	20 595	15 960	14 250	8 870	7 525	8 080	11 135
38. Holzwaren und Möbel	410	580	1 375	425	2 190	1 400	5 205	3 605
39. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	6 275	7 985	7 750	5 150	3 280	2 685	10 120	3 705
40. Bier	29 290	32 185	29 670	29 570	370	290	585	885
41. Branntwein	2 760	8 240	18 500	26 170	2 1025	18 990	12 015	14 215
42. Wein	160	215	365	385	15 070	16 795	19 130	14 355
43. Fische auch Heringe	3 675	1 365	1 665	7 365	54 490	40 920	49 090	68 230
44. Mehl u. Mühlenfabrikate	45 765	60 595	66 125	41 375	35 870	44 705	74 640	63 900
45. Reis	10	50	195	150	33 315	45 490	48 075	34 655
46. Salz	30	—	2 800	10	70 425	39 870	29 680	16 705
47. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao	435	235	3 970	1 970	14 070	18 000	20 200	16 665
48. Zucker, Melasse, Syrup	889 000	1124665	1200230	1102560	135 945	137 215	129 445	108 790
49. Rohtabak	120	1 195	890	520	1 005	1 445	1 670	1 540

Bezeichnung der Waren.	Eingang stromab 1901.	Eingang stromab 1900.	Eingang stromab 1899.	Eingang stromab 1898.	Ausgang stromauf 1901.	Ausgang stromauf 1900.	Ausgang stromauf 1899.	Ausgang stromauf 1898.
50. Fette Oele und Fette	15 130	15 485	14 580	12 280	74 225	74 900	85 245	99 565
51. Petroleum und andere Mineral-Oele	210	—	—	85	217 235	203 020	222 955	243 660
52. Steine und Steinwaren	19 775	20 110	18 090	6 180	83 415	100 315	111 090	117 195
53. Steinkohlen	4 210	250	360	100	782 315	1080 780	955 625	961 985
54. Kokes	—	600	—	—	13 480	16 620	16 970	18 135
55. Braunkohlen	—	—	—	—	—	780	—	—
56. Torf	—	—	100	—	5 000	4 730	4 550	5 100
57. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	24 450	5 205	7 575	10 360	84 320	89 325	108 860	96 845
58. Lebendes Vieh	7 795	7 495	9 195	6 000	300	150	30	220
59. Mauersteine, Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren	408 105	268 290	288 980	585 610	12 785	14 020	24 200	21 625
60. Thonwaren, Steingut, Porzellan	770	8 715	9 965	1 690	125	200	1 900	1 015
61. Wolle, rohe	20	—	—	105	900	420	1 365	165
62. Alle sonstigen Gegenstände	2 710	1 750	2 375	5 790	13 420	14 670	15 045	24 820
zusammen	1810 715	2019 895	2276 565	2313 760	2223 920	2454 280	2770 015	2654 755

* * *

Die folgenden Tabellen weisen nach, in welcher Weise sich der Verkehr einerseits auf die Dampf- und die Segelschiffahrt und andererseits auf die verschiedenen Monate des Jahres 1901 vertheilte. Es passirten:

zu Berg:

Monat	Dampfschiffe						Segelschiffe				Gesamtzahl der Schiffe	Gesamt gewicht der verfrachteten Güter
	Personendampfer	Schleppdampfer	Güterdampfer			Auf Dampfer verfrachtete Güter	Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit	Auf Segelschiffen verfrachtete Güter		
			Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit		im Ganzen	davon unbeladen				
			im Ganzen	davon unbeladen	t	t			t	t		t
Jan./Febr.	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—
März	78	13	29	1	2 758	1 734	59	7	9 444	7 454,5	179	9 188,5
April	202	47	105	5	8 145	6 559,5	249	48	28 183	23 207,5	603	29 767
Mai	237	44	111	3	8 553	6 392,5	344	70	35 474	27 553,5	736	33 946
Juni	255	57	105	3	8 093	6 269	363	92	38 460	27 072,5	780	33 341,5
Juli	265	41	103	3	7 613	5 276,5	333	108	30 921	21 577	742	26 853,5
August	254	31	123	11	9 480	6 437,5	304	109	29 674	18 440,5	712	24 878
September	246	45	115	8	8 825	6 118	297	96	28 552	18 655,5	703	24 773,5
Oktober	248	66	118	4	8 877	6 692	340	163	32 302	15 756	772	22 448
November	161	58	107	4	7 575	5 918	223	110	22 237	9 512,5	549	15 430,5
Dezember	94	18	25	2	875	503	44	30	4 177	1 262,5	181	1 765,5
1901:	2040	420	941	44	70 794	51 900	2556	833	259 424	170 492	5957	222 392
1900:	1988	476	962	69	67 329	51 547	2746	731	282 666	193 881	6172	245 428
1899:	2158	514	989	61	72 989	61 769	2844	696	293 608	215 232	6555	277 001,5
1898:	2282	459	878	60	65 497	49 820,5	3293	925	310 337	215 655	6912	265 475,5

zu Thal:

Monat	Dampfschiffe						Segelschiffe				Gesamtzahl der Schiffe	Gesamtgewicht der verfrachteten Güter
	Personendampfer	Schleppdampfer	Güterdampfer			Auf Dampfern verfrachtete Güter	Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit	Auf Segelschiffen verfrachtete Güter		
			Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit		im Ganzen	Davon unbeladen				
			Im Ganzen	Davon unbeladen	t	t			t	t		t
Jan. Febr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
März . . .	78	10	19	7	991	301,5	5	3	890	193	112	494,5
April . . .	202	38	110	14	8 741	3 546	242	62	23 217	15 901	592	19 447
Mai . . .	237	39	108	16	8 441	3 340	331	93	33 005	22 452,5	715	25 792,5
Juni . . .	255	49	101	12	8 156	2 811,5	402	112	42 671	24 145	807	26 956,5
Juli . . .	265	31	111	13	8 185	2 601	297	99	29 139	15 255	704	17 856
August . .	254	34	121	10	9 424	3 077	285	117	24 711	9 035,5	694	12 112,5
September	246	40	118	16	9 130	3 068	239	67	20 058	9 333	643	12 401
Oktober . .	248	55	108	9	7 853	3 328	369	47	37 722	25 282	780	28 610
November .	161	64	106	13	7 770	3 442	327	38	38 522	27 470,5	658	30 912,5
Dezember .	94	17	38	9	2 492	880	55	2	8 807	5 609	204	6 489
1901:	2040	377	940	119	71 183	26 395	2552	640	258 742	154 676,5	5909	181 071,5
1900:	1988	440	958	175	68 642	22 129,5	2709	653	276 766	179 860	6095	201 989,5
1899:	2161	456	989	190	74 047	25 560,5	2925	843	303 348	201 096	6531	227 656,5
1898:	2274	410	879	189	65 735	25 626	3224	817	304 930	205 750	6787	231 376

* * *

Auf die einzelnen Monate des Jahres 1901 vertheilt sich der **Floßverkehr stromab** wie folgt:

1901:	Anzahl der Traften	Bestand der Flöße an				Zusammen Floßbestand
		hartem Holz		weichem Holz		
		Stämme	Schnittware	Stämme	Schnittware	
		cbm	cbm	cbm	cbm	cbm
Januar-März . . .	—	—	—	—	—	—
April	1	—	—	580,0	—	580,0
Mai	25	8 360,0	—	12 843,0	—	21 203,0
Juni	103	15 134,5		66 013,0	—	81 147,5
Juli	151	27 390,0	—	93 907,5	—	121 297,5
August	119	11 690,0	—	83 495,0	—	95 185,0
September	58	4 375,5	—	45 586,0	—	49 961,5
Oktober	43	5 016,0	—	30 908,0	—	35 924,0
November	42	3 040,5	—	28 199,5	—	31 240,0
Dezember	—	—	—	—	—	—
1901	542	75 006,5	—	361 532,0	—	436 538,5
1900	522	66 048,5	—	336 865,5	—	402 914,0
1899	920	181 210,5	—	589 901,0	—	771 111,5
1898	827	191 122,1	—	513 145,4	940,0	705 207,5
1897	668	142 172,7	2,5	424 872,8	79,0	567 127,0
1896	572	107 067,0	—	346 771,0	221,0	454 059,0

3. Eisenbahn-Verkehr.

Uebersicht über den Güter-Empfang und -Versand der Stationen Danzig-Legethor, -Hauptbahnhof, -Olivaerthor, Weichselbahnhof, Neufahrwasser (Zollinland und Freibezirk) und Langfuhr in Doppel-Zentnern zu 100 kg:

a) Empfang.

(Gütersendungen unter 500 Kilogramm sind nicht angeschrieben.)

Es sind im Jahre 1900 hier angekommen **von** bezw. **über**:

Rubrik der Eisenbahn Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich, Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	Holland.	Dänemark.	1901 zusammen.	1900 zusammen.	1899 zusammen.
1. Abfälle von Horn 2c.	515	15	180	400	—	205	50	15	—	—	—	—	—	—	1 380	725	135
2. Baumwolle, rohe	105	—	—	105	—	210	—	—	—	—	—	—	—	—	420	—	100
3. Bier	16 380	—	845	—	10	11 760	—	—	—	3 105	—	—	—	—	32 100	31 710	27 780
4. Blei	90	—	—	—	5	10	—	100	—	—	—	—	—	—	205	80	115
5. Borke und Lohe	495	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	495	100	—
6. Braunkohlen	3 585	—	2 110	100	60	19 400	—	—	—	—	—	—	—	—	25 255	11 855	400
7. Cement	20 200	60	—	1 155	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 465	28 455	27 645
8. Chemikalien, Drogen	565	155	—	320	50	495	100	—	—	105	—	—	—	—	1 790	1 795	585
9. Dachpappe	2 905	130	50	100	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 290	4 375	4 895
10. Düngemittel	14 980	—	130	1 655	10	10 300	—	—	—	—	—	—	—	—	27 075	17 735	16 000
11. Roh- und Brucheisen	24 490	2 775	3 490	100	—	815	—	—	—	—	—	—	—	—	31 670	19 590	12 815
12. Eisen und Stahl	24 185	200	465	142 495	710	72 390	—	—	—	11	—	—	—	—	240 460	183 065	194 925
13. Eisenbahnschienen	24 190	3 165	3 455	2 130	2 560	2 150	—	—	—	—	—	—	—	—	37 650	43 625	45 475
14. Eiserne Eisenbahnschwellen	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	—	100
15. Eiserne Achsen, Bandagen u. s. w.	2 410	400	650	2 525	285	8 205	—	—	—	—	—	—	—	—	14 475	14 085	1 860
16. Eiserne Dampfkessel, Maschinen, Maschinentheile	17 380	560	260	840	1 990	11 690	—	95	—	—	—	—	—	—	32 815	45 400	38 580
17. Eiserne Röhren und Säulen	2 605	190	250	6 530	180	4 375	—	—	—	—	—	—	—	—	14 130	20 850	15 990
18. Eisen- u. Stahldraht	1 330	—	—	3 180	25	815	—	—	—	—	—	—	—	—	5 350	20	900
19. Eisen- und Stahlwaren	6 390	245	650	14 430	1 460	6 185	—	30	—	45	—	—	—	—	29 435	34 010	40 575
20. Eisenerz	540	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	540	—	—
21. Erden	69 365	—	—	350	—	3 340	—	—	—	—	—	—	—	—	73 055	60 405	155 950
22. Erze, rohe	135	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	235	390	—
23. Farbehölzer	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	10	195
24. Fische, auch Heringe	2 955	745	10	—	5	15	—	—	—	—	—	—	—	—	3 730	2 490	1 765
25. Flachs, Hanf, Heede, Werg	2 150	—	—	310	—	115	200	—	100	—	—	—	—	—	2 875	1 075	1 475
26. Fleisch und Speck	865	—	—	—	10	220	—	—	—	—	—	—	—	—	1 095	15	605
27. Garne und Twiste	190	55	—	—	—	435	—	—	—	—	—	—	—	—	680	30	475
28. Getreide:																	
a) Weizen u. Spelz	313 385	580	5 785	350	—	100	52 625	225	—	—	—	—	—	—	373 050	784 040	406 815
b) Roggen	130 865	5 075	200	—	—	150	52 810	180	—	—	—	—	—	—	189 280	425 810	503 765
c) Hafer	357 010	1 800	9 960	—	—	400	5 250	—	—	—	—	—	—	—	374 420	257 15.	209 640
d) Gerste	313 460	—	3 805	—	—	—	29 835	630	—	—	—	—	—	—	347 730	232 660	197 945
e) Hülsenfrüchte	52 620	150	1 140	25 720	—	—	42 135	13 500	89 760	100	—	—	—	—	225 125	261 700	271 600
f) Mais	3 600	—	—	—	—	—	23 600	250	900	—	—	—	—	—	28 350	7 140	—
g) Malz	3 835	—	2 610	—	—	295	—	—	300	—	—	—	—	—	7 040	7 190	—
h) Lein- u. Oelsamen	12 315	610	—	—	—	—	12 245	1 680	500	—	—	—	—	—	27 350	160 045	154 950
i) andere Sämereien	5 835	145	10	5	—	65	15 915	7 380	1 485	—	—	—	—	—	30 840	14 505	10 830
29. Glas u. Glaswaren	5 620	645	1 060	3 210	370	5 360	—	—	—	—	—	—	—	—	16 265	19 795	17 440
30. Häute, Felle, Leder	6 125	310	540	295	290	1 950	145	60	—	10	—	—	—	—	10 035	7 120	4 875
31. Holz, europäisches:																	
a) Rundholz	33 160	295	275	125	—	—	250	125	155	—	—	—	—	—	34 385	51 740	35 755
b) Bohlen, Bretter, Faßholz	126 225	4 410	475	2 420	10	730	27 760	60 755	—	—	—	—	—	—	222 785	266 665	207 410
c) Schwellen, Brennholz	150 320	32 705	8 100	150	—	500	25 315	7 890	—	—	—	—	—	—	224 980	420 310	401 150
d) außereuropäisches Holz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—
32. Holzzeugmasse	845	790	—	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	1 740	765	335
33. Hopfen	185	50	5	—	115	275	—	—	—	—	—	—	—	—	630	2 905	535
34. Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35. Kaffee, Kakao, Thee	685	5	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	695	15	5
36. Kalk, gebrannter	3 125	—	21 615	30 140	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	54 980	78 915	78 380
37. Kartoffeln	47 105	3 255	105	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50 565	86 650	49 250
38. Knochen	7 225	100	795	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 120	8 525	7 865
39. Knochenkohle	240	—	—	310	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	550	650	175
40. Lumpen	1 030	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 040	1 495	2 990
41a. Mehl	65 605	100	2 465	—	145	—	375	665	—	—	—	—	—	—	69 415	71 750	55 850
b. Kleie	12 700	—	—	—	—	—	509 515	27 920	—	—	—	—	—	—	550 135	642 330	516 550

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	Holland.	Dänemark.	1901 zusammen.	1900 zusammen.	1899 zusammen.
42. Obst	2 300	405	5	575	195	1 690	25	—	—	6585	—	10	—	—	11 740	19 500	16 800
43. Oele, Fette, Thran, Talg	4 725	90	10	20	230	7 380	80	445	—	—	—	—	—	—	12 980	15 745	7 135
44. Oelkuchen	5 770	300	—	—	1 905	100	24 070	270	—	—	—	—	—	—	32 415	16 580	39 170
45. Papier und Pappe	11 190	19 080	635	2 230	10	1 025	450	—	—	—	—	—	—	—	34 620	31 450	31 530
46. Petroleum u. andere Mineralöle	8 990	—	—	5 330	—	11 345	—	1 090	—	3410	—	—	—	—	30 165	18 760	15 105
47. Reis	545	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	545	935	85
48. Röhren von Thon und Cement	4 080	30	—	2 820	100	3 460	—	—	—	—	—	—	—	—	10 490	8 325	6 845
49. Rüben	11 585	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 585	5 075	10 085
50. Rübensyrup, Melasse	24 645	700	585	—	5	265	—	810	—	—	—	—	—	—	27 010	32 445	39 380
51. Salpetersäure, Salzsäure	390	1 645	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 035	1 210	560
52. Salz, Koch- u. Viehsalz, Glaubersalz	7 045	—	12 445	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 490	12 700	25 705
53. Schiefer	3 610	—	—	—	55	4 035	—	—	—	—	—	—	—	—	7 700	4 080	2 230
54. Schwefelsäure	1 315	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 385	1 370	1 210
55. Soda:																	
a. rohe, calcinirte, krystallisirte	270	200	3 025	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	3 595	4 345	3 955
b. kaustische	315	—	560	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	875	—	—
56. Spiritus, Spirituosen, Essig	136 240	2 390	—	10	20	465	—	175	—	—	—	—	—	—	139 300	117 255	103 985
57. Stärke	9 705	11 740	6 745	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	28 200	22 065	32 210
58. Steine, bearbeitete, Steinwaren	3 100	—	—	21 420	130	895	—	—	—	—	—	—	—	—	25 545	4 150	60 855
59. Steine, gebrannte, Ziegel u. s. w.	119 210	360	955	23 420	315	42 225	—	—	—	—	—	—	—	—	186 485	116 230	157 000
60a. Steinkohlen	220 125	100	200	1623 465	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1843 890	1879 425	1800 060
b. Steinkohlenbrikets	1 615	—	—	1 045	—	3 600	—	—	—	—	—	—	—	—	6 260	21 430	—
c. Steinkohlenkoks	24 170	400	1 715	8 705	—	1 350	—	—	—	—	—	—	—	—	36 340	41 440	—
61. Rohtabak	1 225	—	55	25	—	190	—	—	—	—	—	—	—	—	1 495	795	1 610
62. Theer, Pech, Asphalt u. s. w.	14 655	540	545	6 600	205	320	425	815	—	930	—	—	—	—	25 035	30 410	34 485
63. Thonwaren, Porzellan	3 895	1 325	905	2 480	645	9 640	—	—	—	—	—	—	—	—	18 890	16 940	13 880
64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen	6 185	655	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 840	7 520	4 135
65. Wein	55	—	10	5	80	210	—	—	—	65	—	—	—	—	425	840	275
66. Wolle	555	—	—	50	20	220	—	—	—	—	—	—	—	—	845	1 250	505
67. Zink	275	15	—	2 465	—	170	10	25	—	—	—	—	—	—	2 960	6 105	6 375
68. Zucker:																	
a. Rohzucker	1273 320	—	235 545	300	—	—	—	98 230	—	—	—	—	—	—	1607 395	1070 505	804 760
b. raffinirter Zucker	21 055	5	—	—	5	255	16 390	58 590	—	—	—	—	—	—	96 300	545 095	140 600
69. Sammelladungen	3 410	—	—	—	16 115	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 525	20 745	23 035
70. Sonstige Güter	172 530	22 035	19 210	5 540	8 210	60 590	35	1 090	395	265	100	—	25	60	290 085	244 355	211 255
Insgesamt	3990 650	121 870	354 630	1946 060	36 690	312 710	839 610	283 140	93 595	14 600	100	10	25	60	7 993 750	8651 420	7 318 310

b) Versand

(Gütersendungen unter 500 Kilogramm sind nicht angeschrieben)

nach bezw. **über:**

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	1901 zusammen.	1900 zusammen.	1899 zusammen.
1. Abfälle von Horn rc.	3 580			—	—	—	—	105	—	—	—	—	3 685	820	760
2. Baumwolle	225	—	—	—	—	—	—	3 575	—	—	—	—	3 800	1 435	1 045
3. Bier	18 965	2 215	20	—	—	70	—	150	—	—	—	—	21 420	26 400	21 010
4. Blei	275	100	—	—	—	70	—	150	—	—	—	—	595	735	2 015
5. Borke und Lohe	815	—	220	—	—	—	920	30 310	—	—	—	—	32 265	16 385	18 510
6. Braunkohlen	1 235	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 235	100	—
7. Cement	32 145	2 035	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34 280	50 865	26 880
8. Chemikalien, Drogen	3 445	600	60	5	—	115	5	1 485	—	—	—	—	5 715	5 610	5 735
9. Dachpappe	32 135	8 985	365	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41 485	37 710	42 215
10. Düngemittel	557 805	108 815	78 845	3 645	—	100	—	24 875	—	—	—	—	774 085	718 270	682 505
11. Roh- und Brucheisen	23 945	3 390	2 625	27 030	10	2 725	125	11 640	—	1 130	—	—	72 620	106 815	131 665
12. Eisen und Stahl	53 410	15 325	2 090	2 955	215	825	430	20 770	15	—	—	—	96 035	145 470	165 [illegible]
13. Eisenbahnschienen	33 925	7 210	2 600	300	200	600	—	—	—	—	—	—	41 895	66 415	69 740
14. Eiserne Eisenbahnschwellen	410	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	425	2 790	3 220
15. Eiserne Achsen, Bandagen rc.	2 425	125	90	40	—	115	—	15	—	—	—	—	2 810	2 090	1 435
16. Eiserne Dampfkessel, Maschinen, Maschinentheile	15 505	1 190	1 490	10	370	1 160	295	21 220	—	—	—	—	41 240	71 965	158 575
17. Eiserne Röhren und Säulen	10 235	2 115	1 690	60	—	90	—	645	—	—	—	—	14 895	10 370	6 290
18. Eisen- u. Stahldraht	1 805	25	5	—	20	10	—	385	—	—	—	—	2 250	5 875	2 [illegible]
19. Eisen- und Stahlwaren	27 675	7 005	1 065	130	360	930	—	5 035	195	45	—	—	42 440	35 310	44 [illegible]
20. Eisenerz	350	—	—	1 212 220	10	—	—	—	—	—	—	—	1 212 580	953 830	1 071 [illegible]
21. Erden	1 585	705	—	—	—	—	—	1 685	—	—	—	—	3 975	30 695	125 [illegible]
22. Rohe Erze	780	205	—	—	—	—	—	148 435	—	—	—	—	149 420	103 880	72 [illegible]
23. Farbehölzer	—	—	—	—	—	—	—	905	—	—	—	—	905	1 940	6 340
24. Fische, auch Heringe	74 820	7 270	7 140	—	550	2 715	14 315	80 935	370	250	—	—	188 365	130 025	157 [illegible]
25. Flachs, Hanf, Heede, Werg	810	200	10	—	—	5	—	400	—	—	—	—	1 425	2 155	1 890
26. Fleisch und Speck	545	—	—	—	—	—	—	105	—	—	—	—	650	750	1 795
27. Garne und Twiste	495	140	10	—	—	—	—	15 165	—	—	—	—	15 810	11 745	14 195
28. Getreide:															
a) Weizen u. Spelz	53 135	2 710	2 690	—	—	100	—	300	—	—	—	—	58 935	22 290	28 210
b) Roggen	35 580	1 085	755	180	—	—	—	—	—	—	—	—	37 600	16 075	18 735
c) Hafer	14 505	3 095	235	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 835	16 805	12 700
d) Gerste	31 005	13 865	2 445	—	—	—	—	285	—	—	—	—	47 600	35 260	44 [illegible]
e) Hülsenfrüchte	22 225	7 285	2 135	590	380	10	—	—	—	—	—	—	32 625	14 965	101 360
f) Mais	88 665	7 010	2 680	—	—	—	—	4 135	10	—	—	—	102 500	67 730	—
g) Malz	3 805	660	10	—	—	100	—	—	—	—	—	—	4 575	6 665	—
h) Lein- u. Oelsamen	1 025	5	5 055	5	100	395	—	1 550	—	—	—	—	8 135	2 640	3 175
i) andere Sämereien	18 075	1 560	1 670	110	50	135	—	440	—	—	—	—	22 040	11 845	9 815
29. Glas und Glaswaren	9 200	910	510	—	—	190	—	105	—	—	—	—	10 915	10 005	10 095
30. Häute, Felle, Leder	4 170	150	1 785	160	1 630	410	1 365	56 240	—	—	—	—	65 910	41 865	39 350
31. Holz, europäisches:															
a) Rundholz	4 920	4 740	—	—	150	135	—	—	—	—	—	—	9 945	22 545	28 120
b) Bohlen, Bretter, Faßholz	26 935	49 015	—	1 040	1 655	7 345	—	60	—	—	—	—	86 050	63 850	66 390
c) Schwellen, Brennholz	163 820	20 015	480	20	1 055	4 595	—	—	—	—	—	—	189 985	383 120	387 645
d) außereuropäisches Holz	420	—	—	—	—	—	—	1 655	—	—	—	—	2 075	2 845	—
32. Holzzeugmasse	350	—	—	—	—	—	—	3 145	—	—	—	—	3 495	705	3 915
33. Hefen	280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	280	785	515
34. Jute	20	—	—	—	—	—	—	5 825	—	—	—	—	5 845	8 715	—
35. Kaffee, Kakao, Thee	7 690	250	300	—	—	—	—	14 920	—	—	—	—	23 160	22 865	20 815
36. Kalk, gebrannter	2 490	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 590	1 975	1 [illegible]
37. Kartoffeln	2 510	—	—	—	—	240	—	—	—	—	—	—	2 750	2 095	1 [illegible]
38. Knochen	450	—	—	1 910	30	735	—	—	—	—	—	—	3 125	3 480	2 495
39. Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	50	—	—	—	—	50	305	255
40. Lumpen	5 435	910	595	—	155	100	—	3 960	—	—	—	—	11 155	8 155	13 [illegible]
41 a. Mehl	59 335	18 480	1 990	255	5	300	—	650	—	—	—	—	81 015	66 290	76 [illegible]
b. Kleie	381 660	161 310	11 125	2 220	100	26 770	—	—	—	—	—	—	583 485	537 175	495 465
42. Obst	1 455	30	305	85	—	—	—	520	—	—	—	—	2 395	1 880	2 [illegible]
43. Oele, Fette, Thran, Talg	14 630	1 155	10 390	135	120	185	10	12 915	—	—	—	—	39 540	44 495	31 455
44. Oelkuchen	93 470	8 945	10 805	125	—	—	—	—	—	—	—	—	113 345	126 695	121 730
45. Papier und Pappe	5 225	400	105	530	340	55	—	315	—	—	—	—	6 970	12 485	6 [illegible]
46. Petroleum u. andere Mineralöle	90 945	17 435	560	20	15	5	—	675	—	—	—	—	109 655	118 72[illegible]	112 875

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Oesterreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	1901 zusammen.	1900 zusammen.	1899 zusammen.
47. Reis	13 135	1 275	905	—	—	—	100	16 585	—	—	—	—	32 000	42 350	25 095
48. Röhren von Thon und Cement	1 290	5	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	1 305	1 815	1 210
49. Rüben	16 455	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 455	10 575	11 960
50. Rübensyrup, Melasse	20 570	315	1 595	—	1 615	—	—	—	—	—	—	—	24 095	14 360	19 990
51. Salpetersäure, Salzsäure	2 535	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 585	1 805	1 510
52. Salz, Koch- und Viehsalz, Glaubersalz	39 815	2 050	1 900	—	—	25	—	67 485	—	—	—	—	111 275	131 580	133 385
53. Schiefer	3 000	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 055	2 230	890
54. Schwefelsäure	2 550	205	40	—	—	—	—	20	—	—	—	—	2 815	3 025	2 840
55. Soda:															
a. rohe, calcinirte, krystallisirte	2 890	225	—	—	—	110	—	325	—	—	—	—	3 550	3 540	4 590
b. kaustische	—	—	—	—	—	—	—	80	—	—	—	—	80	85	270
56. Spiritus, Spirituosen, Essig	7 110	1 050	20	5	1 590	8 825	—	1 515	—	—	605	—	20 720	14 045	9 260
57. Stärke	4 155	140	—	110	100	10	—	675	—	—	—	—	5 190	7 620	7 580
58. Steine, bearbeitete, Steinwaren	1 295	195	—	—	—	—	—	7 195	—	—	—	—	8 685	43 995	5 080
59. Steine, gebrannte, Ziegel u. s. w.	148 430	34 720	130	—	125	5	—	115 965	—	—	—	—	299 375	220 210	259 515
60a. Steinkohlen	570 270	47 810	12 015	125	—	315	—	109 855	—	—	—	—	740 390	1 265 700	546 215
b. Steinkohlenbrikets	2 035	—	—	—	—	—	—	1 570	—	—	—	—	3 605	6 515	—
c. Steinkohlenkoks	69 710	1 460	50	—	—	—	—	8 170	—	—	—	—	79 390	62 315	—
61. Rohtabak	6 275	10	60	—	5	—	—	—	—	—	—	—	6 350	6 435	3 590
62. Theer, Pech, Asphalt u. s. w.	36 930	6 400	240	—	—	100	110	7 515	—	—	—	—	51 295	30 050	19 095
63. Thonwaren, Porzellan	4 150	270	—	—	—	140	—	545	—	—	—	—	5 105	8 375	4 835
64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen	1 815	—		—	—	—	—	115	—	—	—	—	1 930	515	155
65. Wein	2 545	405	70	10	190	50	—	7 110	—	—	—	—	10 380	14 550	7 895
66. Wolle	185	135	5	—	80	180	—	31 820	—	10	—	—	32 415	27 740	26 575
67. Zink	415	200	—	—	5	620	—	750	—	—	—	—	1 990	3 665	1 680
68. Zucker:															
a. Rohzucker	82 825	1 120	55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84 000	87 475	31 945
b. raffinirter Zucker	66 080	10 430	7 010	10	—	—	—	—	—	—	—	—	83 530	75 695	50 300
69. Sammelladungen	4 160	—	—	—	—	—	—	3 060	—	—	—	—	7 220	5 325	4 650
70. Sonstige Güter	211 385	21 000	16 280	24 095	7 465	23 930	3 175	53 420	—	860	—	50	361 660	325 440	299 305
Insgesamt	3 367 485	618 315	195 725	1 278 195	19 005	85 645	20 850	909 510	590	2 295	605	50	6 498 270	6 665 750	5 895 945

Digitized by Google

4. Post- und Telegraphen-Verkehr.

I. Nachweisung über den Verkehr bei dem Kaiserlichen Telegraphenamte und bei der Fernsprech-Vermittelungsanstalt in Danzig.

a) Telegramm-Verkehr.

		Telegramme aufgegeben Zahl	Telegramme angekommen Zahl	Zusammen Zahl	Telegramme im Durchgang Zahl	Summe aller verarbeiteten Telegramme*)
Telegraphen-Amt	1901	193 016	212 576	405 592	379 887	1 165 366
Zweig-Amt 2, Langgarten	„	8 863	—	8 863	—	8 863
„ „ 3, Thornscher Weg	„	3 312	—	3 312	—	3 312
„ „ 4, Altstädtischen Graben	„	9 958	32	9 990	—	9 990
„ „ 5, Hauptbahnhof	„	16 975	565	17 540	—	17 540
Zusammen	1901	232 124	213 173	445 297	379 887	1 205 071
	1900	232 672	224 396	457 068	355 041	1 161 150
	1899	220 445	224 387	444 832	323 468	1 091 768
	1898	212 955	219 960	432 915	292 095	1 017 105
	1897	199 003	207 997	407 000	240 142	887 284

*) In der Gesamtsumme der Telegramme sind die Durchgangs-Telegramme, weil sie zweimal bearbeitet (aufgenommen und weitergegeben) werden müssen, doppelt gerechnet.

b) Fernsprech-Verkehr.

	1899:	1900:	1901:
Zahl der an die Vermittelungsanstalten angeschlossenen Sprechstellen	895	1 135	1 416
davon Endstellen	721	816	1 077
Zwischenstellen	72	87	339
Anzahl der der Vermittelungsanstalt zur Beförderung zugegangenen Telegramme	1 354	1 897	2 330
Anzahl der von der Vermittelungsanstalt an Theilnehmer mittelst Fernsprecher übermittelten Telegramme	1 031	1 291	2 023
Zahl der ausgeführten Verbindungen	2 432 507	2 996 496	3 780 945
davon zwischen Theilnehmer an der hiesigen Stadtfernsprecheinrichtung	2 098 352	2 626 070	3 313 731
im Vororts-, Nachbarorts- und Bezirks-Verkehr	462 927	448 216	331 457
im Fernverkehr	48 742	92 001	135 747

c) Zahl der Beamten.

Am Jahresschlusse waren am Telegraphenamt beschäftigt:	1899:	1900:	1901:
Beamte	83	86	98
Unterbeamte	23	26	31

II. Statistische Uebersicht des Post-Verkehrs des Kaiserlichen Postamts zu Danzig.

		1899:	1900:	1901:
Eingegangen sind:				
Briefpostsendungen überhaupt	Stück	9 186 112	10 220 860	11 963 276
darunter waren:				
gewöhnliche Briefe und Postkarten	„	7 434 673	8 394 265	9 629 809
eingeschriebene Briefsendungen	„	107 511	117 901	122 713
Drucksachen	„	1 488 500	1 574 872	2 029 742
Warenproben	„	155 428	133 822	181 012
Packete ohne Werthangabe	„	707 465	715 350	692 583
zum Gesamtgewicht von	kg	2 829 860	3 576 750	2 770 332
Briefe und Packete mit Werthangabe	Stück	39 379	39 014	39 327
zum Werthbetrage von zusammen	Mk.	79 903 946	70 591 316	67 219 629
Postanweisungen	Stück	488 424	527 392	568 469
zum ausgezahlten Gesamtbetrage von	Mk.	34 338 447	37 317 394	39 383 973
Postaufträge zur Geldeinziehung	Stück	12 129	12 481	12 182
zu dem Gesamtbetrage von	Mk.	1 710 189	1 784 783	1 595 842
Postaufträge zu Wechselaccept-Einholungen	Stück	218	279	207
Aufgeliefert sind:				
Briefpostsendungen überhaupt	„	12 285 988	14 470 144	16 151 408
darunter waren:				
gewöhnliche Briefe und Postkarten	„	9 475 163	10 957 453	12 841 234
eingeschriebene Briefsendungen	„	114 573	125 281	133 468
Drucksachen	„	2 486 120	3 059 160	2 889 874
Warenproben	„	210 132	328 250	286 832
Packete ohne Werthangabe	„	463 921	482 361	501 455
Briefe und Packete mit Werthangabe	„	36 878	36 945	37 332
zum Werthbetrage von zusammen	Mk.	60 486 490	65 259 861	69 327 844
Postanweisungen	Stück	371 055	417 645	458 797
zu dem eingezahlten Gesamtbetrage von	Mk.	27 646 715	30 528 410	31 531 263
Postaufträge	Stück	13 755	14 479	13 870
Zeitungsnummern	„	6 072 888	6 631 314	6 669 527
Außergewöhnliche Zeitungsbeilagen	„	807 638	954 934	693 633
Am Jahresschluß bestand das hiesige **Personal** aus:				
Beamten		72	74	76
Unterbeamten		173	198	201
Die hiesige **Posthalterei** unterhielt				
Postillone		15	17	17
Pferde		19	21	21
Wagen		7	7	7
(Außer diesen Wagen, welche Eigenthum des Posthalters sind, befinden sich im Gebrauche reichseigene Wagen)		24	24	22
Im Orts- und Landbestellbezirke des Postamts waren vorhanden:				
Briefkasten		109	112	99
amtliche Verkaufsstellen für Postwerthzeichen		34	32	32
Zur Postbeförderung benutzte Privatpersonenfuhrwerke		1	1	1
Zwischen dem Postamte und den Eisenbahnhöfen wurden täglich ausgeführt: Posttransporte		30	28	31

Danzig, im Mai 1902.

Das Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft.

Berenz.

Inhalt.

Seite
Allgemeine Uebersicht 3

I. Thätigkeitsbericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft für das Jahr 1901/02.

I. Zollwesen:
Zolltarifgesetz und Zolltarif 7
Erledigungsfrist für Begleitschein I 8

II. Post- und Telegraphenwesen:
Sonntagsbestellung 8
Briefabholfächer 9
Telegramm-Annahme auf der Hauptpost 9
Börsentelegramm-Annahmestelle 9
Börsen-Fernsprechstelle 9
Fernsprechverbindung mit Magdeburg ꝛc. 9

III. Eisenbahnwesen:
Artikel 19 des deutsch-russischen Handelsvertrags 9
Zuckertarife 10
Ausfuhrfrist für Exportzucker 11
Fracht für Pflastersteine 11
Bahn Plock-Strasburg 11
Personenzugangelegenheiten 11

IV. Speicherbahn:
Rechnung 12
Pflasterarbeiten 12
Höhe der Ueberführungsgebühr 12

V. Hafen:
Hafenbassin 14
Krähne 14
Gelände der Schanze V zu Neufahrwasser 14
Bahnhofsfähre zu Neufahrwasser 14
Lotsennachtdienst 15
Hafenamt 15
Beleuchtung des Packhofs 16
Diebstähle auf dem Packhof 17
Hafengeld 17
Eisbruch 19

VI. Binnenschiffahrt:
Schiffsaiche 19
Elbschifferprüfung 19

VII. Einzelne Geschäftszweige:
a. Getreidehandel:
Transitläger 20
Zollkredite für Getreide 22
Allgemeine Bedingungen für den Getreidehandel 22

Seite

b. Mühlenindustrie:
Mühlenregulativ 22
Zölle auf Oelsaaten 23

c. Holzhandel:
Russischer Ausfuhrzoll 23
Zolltarifgesetzentwurf 23
Holzlagergeld 24
Vertheilung der Holzlagerplätze 25

d. Wein:
Schaumweinsteuer 26

e. Bernsteinwarenfabrikation:
Bernsteindrechslergenossenschaft 26

f. Kohlenhandel:
Englischer Kohlenausfuhrzoll 26

g. Baumaterialien u. s. w.
Differentialzölle 26

h. Rhederei:
Englische Leuchtfeuerabgaben 27
Tarif für den Kaiser Wilhelm-Kanal 27
Einheitliches Ruderkommando 28
Stilobake 28

VIII. Verschiedenes:
Auktionswesen 28
Rabattmarkenwesen 30
Handelsrichter 32

IX. Angelegenheiten der Korporation:
Ausscheiden der Herren Damme und Gibsone 33
Neues Amtsgebäude 33
Rechnungslegung 33
Korporationsrechnung für 1901 33
Korporationsmitglieder 34

X. Angelegenheiten der uns anvertrauten Stiftungen:
a. Kobrun'sche Stiftung 34
b. Kabrun'sches Legat 35
c. Kaufmännischer Unterstützungsfonds 35

XI. Seeschiffer-Armenkasse:
Seeschiffer-Armenkasse 35

II. Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt im Jahre 1901.

I. Getreidehandel 36
II. Erzeugung und Vertrieb von Mehl und Kleie 43
III. Erzeugung und Vertrieb von Oel und Oelkuchen 46
IV. Spiritus-, Sprit- und Likörgeschäft 48
V. Zuckerhandel 49
VI. Cacao-, Chocoladen-, Marzipan- und Zuckerwaren-Industrie 54
VII. Holzhandel und Holzindustrie 54
VIII. Kolonial- und Materialwaren-Handel 60
IX. Petroleumhandel 64
X. Heringshandel 66
XI. Salzhandel 67
XII. Weinhandel 68
XIII. Bierbrauerei 70
XIV. Tabakindustrie 71
XV. Fabrikation von Bernsteinwaren 71
XVI. Steinkohlenhandel 72
XVII. Handel mit Baumaterialien 74

Seite
XVIII. **Papier- und Pappenfabrikation** 76
XIX. **Buchdruckerei** 77
XX. **Chemische Industrie** 77
XXI. **Seifenfabrikation** 78
XXII. **Zündholzfabrikation** 79
XXIII. **Schiffs- und Maschinenbau** 79
XXIV. **Rhederei** 81
XXV. **Binnenschiffahrt** 85
XXVI. **Speditionsgeschäft** 85
XXVII. **Geld- und Kreditgeschäfte:**
1. Reichsbankhauptstelle 90
2. Danziger Privat-Aktien-Bank 92
3. Danziger Sparkassen-Aktien-Verein 94
4. Danziger Hypotheken-Verein 95
5. Vorschuß-Verein zu Danzig 95
6. Westpreußische Landschaftliche Darlehnskasse 97
XXVIII. **Verkehrs-Statistik** 99
1. Seehafen-Verkehr:
Werthberechnung des Waren-Einganges seewärts 103
" " " Ausganges " 105
2. Weichsel-Verkehr 106
3. Eisenbahn-Verkehr 110
4. Post- und Telegraphenverkehr 114

Jahresbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

zu

Danzig

über

seine Tätigkeit im Jahre 1. Mai 1902/03

und über

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre

1902.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H.
1903.

Jahresbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

zu

Danzig

über

seine Tätigkeit im Jahre 1. Mai 1902/03

und über

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre

1902.

Danzig.
Druck von A. W. Kafemann G. m. b. H.
1903.

Harvard College Library
DEC 20 1909
CAMBRIDGE, MASS.

Vorsteher-amt der Kaufmannschaft

Digitized by Google

Allgemeine Übersicht.

Danzig ist nicht nur mit Handel und Schiffahrt, sondern auch mit einem großen Teile seiner industriellen Unternehmungen abhängig von der Gütererzeugung und dem Güterverbrauch eines Hinterlandes, das nur einen schmalen, dünn bevölkerten Streifen deutschen Landes einschließt und zum weitaus größeren Teil jenseits der Grenze liegt. Von entscheidender Bedeutung für das wirtschaftliche Gedeihen unsers Platzes ist deshalb zweierlei: einmal die Gestaltung unserer zoll- und handelspolitischen Beziehungen zu den östlichen Nachbarstaaten des Deutschen Reiches, insbesondere zu Rußland, und zum andern die mindestens ebenso wichtige Frage, wie unsere Eisenbahntarif-Verhältnisse mit den ausländischen Gebieten, mit denen wir durch Vermittlung des Schienenweges im Güteraustausch stehen, geregelt werden. In beiden Hinsichten hat das abgelaufene Jahr Ereignisse gebracht, die für unsern Platz von besonderer Wichtigkeit sind: auf dem Gebiet der Zollpolitik die Annahme des neuen Zolltarifgesetzes nebst Zolltarif in der Fassung der Reichstagskommission und auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs die Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, unsrer weitaus wichtigsten Bahnverbindung mit unsrem außerdeutschen Hinterlande.

Was den neuen Zolltarif betrifft, so übertrifft dessen agrarisch-hochschutzzöllnerische Gestaltung die schlimmsten Befürchtungen, die wir hegten, und mit ernster Sorge sehen wir der Beantwortung der Frage entgegen, ob es möglich sein wird, auf Grund solchen Tarifs auch nur einigermaßen befriedigende Handelsverträge abzuschließen. Gelingt das nicht und tritt der autonome Zolltarif in Kraft, so muß die Verkümmerung unsres Verkehrs und für einzelne Zweige unsres Handels die völlige Vernichtung die unausbleibliche Folge sein. Zu den letzteren Handelszweigen gehören insbesondere unser Handel mit englischem Siedesalz und unsre Einfuhr von Pflastersteinen und groben Steinmetzarbeiten. Alle diese Waren sind nach dem bestehenden Tarif bei der Einfuhr zur See zollfrei, während der neue Tarif sie mit so hohen Zollsätzen belegt, daß eine fernere Einfuhr der genannten Artikel unmöglich wäre. Und das würde nicht nur die Vernichtung blühender Handelszweige bedeuten, sondern vor allem auch einen schweren Schlag gegen die Kleinschiffahrt, die namentlich in der Beförderung von Steinen noch einen einigermaßen festen Rückhalt für ihre Existenz findet. Mit Genugtuung haben wir es dagegen begrüßt, daß unsre so oft und so eindringlich ausgesprochenen Wünsche um Beibehaltung der gemischten Transitläger für Getreide u. dergl. in dem neuen Zolltarifgesetz Berücksichtigung gefunden haben. Allerdings weist die fragliche Bestimmung insofern eine empfindliche Lücke auf, als in die Artikel, für welche gemischte Transitläger zugestanden werden, Kleesaat und andere Sämereien nicht aufgenommen sind. Das ist in dem geltenden Zolltarifgesetz entbehrlich, weil diese Artikel z. Z. zollfrei sind, hätte aber in dem neuen Gesetz geschehen müssen, weil sie von diesem zollpflichtig gemacht werden.

Was die zweite Angelegenheit, die Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn betrifft, so konnten wir auch hier die Nachricht, daß dem Landtag eine entsprechende Vorlage zugehen werde, nicht ohne Besorgnis entgegennehmen. In unermüdlicher, stetiger Arbeit hat es die Direktion dieser Eisenbahn verstanden, unsre Verkehrsbeziehungen zu Rußland und weiterhin auch zu Oesterreich-Ungarn und Rumänien auszubauen, und die Erfolge, auf welche sie zurückblicken kann, sind um so höher zu werten, als ihr bei ihrer Arbeit immer und immer wieder die Ungunst unserer geographischen Lage hindernd in den Weg trat: unsre Mehrentfernung von den für unsern Verkehr wichtigsten russischen Gebieten gegen unsern Nachbar- und Konkurrenzhafen Königsberg beträgt 120 Kilometer, und bei jeder Tarifbildung galt es, diese Mehrentfernung durch ein Tarifschema zu paralysieren, welches uns einen wenn auch bescheidenen Anteil an dem russischen Gesamtverkehr nach und von den deutschen Ostseehäfen sicherte. Angesichts der Verstaatlichung der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn trat uns nun die bange Frage entgegen, ob die Königliche Eisenbahn-Direktion gewillt und in der Lage sein werde, die Frage der Tarifbildung zwischen Danzig und seinem außerdeutschen Hinterlande in derselben Weise zu behandeln, wie wir das durch die Privatbahnverwaltung gewöhnt sind. Wir können zu unsrer Freude mitteilen, daß uns in dieser Hinsicht die beruhigendsten Versicherungen zu Teil geworden sind, und besonders begrüßen wir es, daß das Mit-

glied der Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, dem bisher vorzugsweise die Bearbeitung der Tarifangelegenheiten oblag, auch für die Folge als Ablatus der Königlichen Eisenbahn-Direktion seine Erfahrungen und seine Tätigkeit unsren Eisenbahnverkehrsbeziehungen mit unserm außerdeutschen Hinterlande widmen wird. Der Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn aber unsern Dank und unsre Anerkennung für alles, was sie für den Verkehr Danzigs geleistet hat, auch an dieser Stelle zum besonderen Ausdruck zu bringen, ist uns eine gern erfüllte Pflicht.

Was die wirtschaftlichen Verhältnisse unsres Platzes betrifft, so muß leider auch das Jahr 1902 als ein solches der Depression bezeichnet werden. Zwar lauten die Einzelberichte über die verschiedenen Erwerbszweige nicht übereinstimmend so ungünstig, wie das im Jahre 1901 der Fall war, aber das Gesamtbild, welches sich aus den einzelnen Berichten zusammenfügt, stellt sich doch, wenn es auch durch einige freundlichere Töne erhellt wird, im ganzen noch als ein trübes dar.

Unser gesamter Güterverkehr*) seewärts war mit 1 477 692 Tonnen um etwa 7 Prozent größer als 1901, hat aber die Höhe, welche er im Jahre 1900 erreicht hatte, noch nicht wieder eingeholt.

Dieser Aufstieg von 1901 zu 1902 ist aber lediglich der Zunahme in der Waren-Ausfuhr**) zuzuschreiben, die mit 662 780 Tonnen nahezu 21 Prozent größer war, als 1901, während die Waren-Einfuhr***) mit 814 912 Tonnen noch um etwa 1½ Prozent hinter der Einfuhr von 1901 zurückblieb.

Die Zunahme der Ausfuhr ist vor allem eine Folge der quantitativ sowohl in unserm provinziellen Hinterlande wie in Rußland sehr zufriedenstellenden Ernte; der Qualität nach freilich befriedigte nur ein großer Teil der russischen Ernte, während das inländische Getreide fast durchgängig so feucht eingebracht worden ist, daß es ohne Vermischung mit trocknem russischem Getreide überhaupt kaum verwendbar ist. Die seewärtigen Abladungen betrugen 137 850 Tonnen gegen 118 359 Tonnen im Vorjahre. Besonders stark war der Export von Roggen und Hafer, während er in Weizen sehr klein war. Die übrigen Getreidearten weisen nur unwesentliche Verschiebungen auf.

---

*) Die gesamte Schiffs- und Güterbewegung seewärts in unserem Hafen betrug, ungerechnet diejenigen Schiffe, welche leer oder in Ballast fuhren oder welche den Hafen nur für Nothafen oder Ordre anliefen:

1902:	2708	Schiffe von zus.	1095580	R.T. mit zus.	1477692	t Ladung
1901:	2560	„ „ „	965948	„ „ „	1375568	„ „
1900:	2690	„ „ „	1033057	„ „ „	1510610	„ „
1899:	2772	„ „ „	1025447	„ „ „	1465523	„ „
1898:	2862	„ „ „	1007397	„ „ „	1445913	„ „
1897:	2811	„ „ „	981641	„ „ „	1407115	„ „
1896:	3914	„ „ „	973134	„ „ „	1394000	„ „
1895:	2814	„ „ „	960813	„ „ „	1195218	„ „
1894:	3074	„ „ „	1067683	„ „ „	1237176	„ „
1893:	2811	„ „ „	989415	„ „ „	1174907	„ „
1892:	2498	„ „ „	903429	„ „ „	953891	„ „

**) Es sind mit Ladung aus unserm Hafen

ausgegangen:

1902:	1295	Schiffe von zus.	476632	R.T. mit zus.	662780	t Ladung
1901:	1192	„ „ „	431653	„ „ „	548497	„ „
1900:	1322	„ „ „	490260	„ „ „	709932	„ „
1899:	1376	„ „ „	489916	„ „ „	658945	„ „
1898:	1384	„ „ „	473566	„ „ „	648269	„ „
1897:	1380	„ „ „	479209	„ „ „	616918	„ „
1896:	1536	„ „ „	490451	„ „ „	668616	„ „
1895:	1472	„ „ „	493715	„ „ „	592195	„ „
1894:	1635	„ „ „	546265	„ „ „	607056	„ „
1893:	1571	„ „ „	515560	„ „ „	603047	„ „
1892:	1275	„ „ „	434019	„ „ „	431588	„ „

***) Es sind mit Ladung für unsern Hafen

eingekommen:

1902:	1413	Schiffe von zus.	528948	R.T. mit zus.	814912	t Ladung
1901:	1368	„ „ „	531295	„ „ „	827071	„ „
1900:	1368	„ „ „	542857	„ „ „	800670	„ „
1899:	1396	„ „ „	535531	„ „ „	806578	„ „
1898:	1478	„ „ „	533841	„ „ „	797734	„ „
1897:	1431	„ „ „	502432	„ „ „	790197	„ „
1896:	1478	„ „ „	482980	„ „ „	725384	„ „
1895:	1342	„ „ „	467098	„ „ „	603023	„ „
1894:	1439	„ „ „	521418	„ „ „	630120	„ „
1893:	1240	„ „ „	473855	„ „ „	571860	„ „
1892:	1223	„ „ „	469410	„ „ „	522303	„ „

Von unserm zweiten großen Ausfuhrartikel, dem Holz, war die Zufuhr infolge verminderten Einschlages in Rußland zwar erheblich kleiner als 1901; die Ausfuhr aber wurde durch niedrige Seefrachten sehr begünstigt, und so hat unter namhafter Verminderung der Läger eine Zunahme des Exportes von 222381 Tonnen im Jahre 1901 auf 242308 Tonnen im Jahre 1902 stattgefunden.

Bei unserem dritten großen Ausfuhrartikel, dem Zucker, war die Ausfuhr mit 221731 Tonnen um 62450 Tonnen größer als im Vorjahre. Diese Vermehrung ist zunächst auf die gute Rübenernte des Jahres 1901 zurückzuführen, während die Ernte des Berichtsjahres viel zu wünschen übrig ließ. Des weiteren kommt in Betracht, daß das ganze bedeutende Quantum Rohzucker, welches früher von der durch Brand vernichteten Raffinerie Neufahrwasser aufgenommen und von ihr nur zum Teil in Form von raffiniertem Zucker ausgeführt wurde, während ein erheblicher Teil ihrer Erzeugnisse bahn- und wasserwärts nach unserem provinziellen Hinterlande ging, seewärts exportiert werden mußte, und zwar sind es namentlich rheinische und holländische Raffinerien, welche als Käufer an die Stelle der abgebrannten Raffinerie getreten sind.

Von unseren weniger ins Gewicht fallenden Exportartikeln sind zu nennen Rüböl und Rübkuchen, deren Ausfuhr mit je etwa 6500 Tonnen etwa das Dreifache der Ausfuhr des Vorjahres betrug. Einen Rückgang weisen von den namhafteren Exportartikeln nur Mehl und sonstige Mühlenfabrikate (11746 gegen 13801 Tonnen) und Melasse (7185 gegen 12684 Tonnen) auf. Was Mehl und sonstige Mühlenfabrikate betrifft, so ist als Ursache des Rückganges in erster Reihe das am 1. Januar 1900 in Kraft getretene Mühlenregulativ zu nennen, und in zweiter Reihe muß er noch als eine Rückwirkung der Mißernte an Brotgetreide, von welcher unser Hinterland 1901 heimgesucht war, angesehen werden: bis zur Ernte des Jahres 1902 war wegen der vorhergehenden Mißernte an einen Mehlexport überhaupt nicht zu denken und die Mehlprodukte aus der neuen Ernte wurden, so weit sie nicht sofort in den Konsum übergingen, zu einem großen Teil zur Auffüllung der gänzlich erschöpften Läger verwendet. — Der Rückgang im Melasseexport hängt damit zusammen, daß der Artikel in steigendem Maße in unserem Hinterlande als Futtermittel Verwendung findet.

Bei der seewärtigen Wareneinfuhr fällt am stärksten ins Gewicht der Rückgang in dem Import englischer Kohlen; es kamen nach unserem Hafen aus Großbritannien nur 223692 Tonnen gegen 248795 Tonnen im Jahre 1901. Gleichzeitig ist auch die Zufuhr schlesischer Kohle von 184389 Tonnen auf 168293 Tonnen zurückgegangen. In diesen Ziffern drückt sich deutlich genug die ungünstige Lage aus, in der sich die Industrie an unserem Platze und in unserem provinziellen Hinterlande, soweit es von Danzig aus mit Kohlen versorgt wird, befand.

Von unsern sonstigen Eigenhandelsartikeln fällt ins Gewicht der Rückgang in der Einfuhr von Schmalz (2337 Tonnen gegen 5665 Tonnen im Jahre 1901) und Talg (1595 Tonnen gegen 2271 Tonnen im Jahre 1901).

Zugenommen hat dagegen die Einfuhr von Salz (20575 gegen 19119 Tonnen); doch betrifft die Zunahme lediglich den Speditionsverkehr, der vom Schwarzen Meer über unsern Hafen nach Polen stattfindet: sie ist dem Umstande zuzuschreiben, daß in Wloclawek eine zweite Salzmühle errichtet worden ist. Dagegen weist die Einfuhr von englischem Siedesalz im Eigenhandel unsres Platzes wiederum eine Abnahme auf.

Ungewöhnlich groß war unsre Zufuhr von gesalzenen Heringen: 233998 gegen 184257 Faß im Jahre 1901. Der Grund ist in den außerordentlich günstigen Fangergebnissen des Jahres 1902 zu finden.

Wenn trotz des bei einer Reihe von Eigenhandelsartikeln unseres Platzes eingetretenen Rückganges in der Einfuhr unsre Gesamteinfuhr, wie oben dargelegt, nur um etwa 1½ Prozent kleiner gewesen ist, als 1901, so ist dies vorzugsweise dem immerhin ziemlich lebhaften Speditionsverkehr, der im Jahre 1902 nach Polen stattfand, zuzuschreiben. Von der Zunahme in der Spedition von Salz ist schon oben berichtet. Des weiteren hatte vor allem die polnische Lederindustrie großen Absatz, weshalb die belangreichen Bedarfsartikel, Häute und Gerbstoffe, in erheblichen Mengen von Amerika herankamen. In Lodz hat sich die Wollindustrie sehr gehoben, und es hat ein großer Speditionsverkehr von Rohmaterial für diese Industrie über unsern Hafen stattgefunden. Sehr bedeutend war auch der Import von Schwefelkies für die chemische Industrie Polens; er hat sich gegen 1901 nahezu verdoppelt und gegen die Vorjahre annähernd verdreifacht.

Im Verkehr nach der Provinz macht sich die überlegene Stellung Hamburgs mit jedem Jahre fühlbarer: Bromberg und die Plätze an der oberen Strecke der deutschen Weichsel, die ihre Waren früher über Danzig bezogen, wenden sich mehr und mehr dem Bezug von Hamburg auf dem Binnenwasserwege durch die Märkischen Wasserstraßen zu.

Von unserer Industrie ist wenig Erfreuliches zu berichten. Fast allenthalben, namentlich aber in der Industrie der Nahrungs- und Genußmittel, machten sich die schlechten Erwerbsverhältnisse empfindlich bemerkbar. So klagten die Branntweinbrennereien, die Tabak- und Zigarren-Fabriken und die Schokoladenindustrie über Rückgang in der Produktion und Hinwendung des Konsums zu den wohlfeilsten und am wenigsten Gewinn abwerfenden Qualitäten. Die Brauereien berichten übereinstimmend von Minderproduktion: sie dürfte nach unserer Schätzung gegen ein Sechstel bis ein Fünftel der Gesamtproduktion des Jahres 1901 betragen.

In der Fabrikation von Baumaterialien hatte das der Landwirtschaft überaus günstige Frühjahrswetter zunächst eine Belebung des Geschäftes zur Folge; als sich jedoch die Hoffnungen auf eine gute Ernte als trügerisch erwiesen, kam alsbald ein starker Rückschlag, so daß auch dieser Industriezweig über ein im ganzen ungünstiges Jahr zu berichten hat.

Das schlechte Erntewetter hat auch den wichtigsten Zweig unserer chemischen Industrie, die Produktion von künstlichen Düngemitteln, ungünstig beeinflußt. Viele Landwirte lehnten die Abnahme der bestellten Düngemittel ab und andere verschoben die Abnahme auf das Frühjahr, so daß große Mengen von künstlichen Düngemitteln in das neue Jahr herübergenommen werden mußten.

Unseren Werften fehlte es an jeder nennenswerten Beschäftigung; Neubauten blieben so gut wie ganz aus und auch das Reparaturgeschäft war ein sehr kleines, weil die Reeder bei der gedrückten Lage ihres Gewerbes jede nicht unbedingt notwendige Instandsetzungsarbeit zurückstellten. Ausreichend beschäftigt, und zwar mit Kriegsschiffsbauten und Neubauten für den Norddeutschen Lloyd, war nur unsre größte Werft, die Schichausche.

Was die Maschinenfabriken betrifft, so wird nur von der Fabrikation landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte einigermaßen Günstiges berichtet. Insbesondere war die Nachfrage nach Lokomobilen und Dreschmaschinen gut, weil die große Stroherute die Dreschgeräte stark in Anspruch nahm. Dagegen ist der Absatz in Mähmaschinen erheblich zurückgegangen, weil von Arbeiternot auf dem Lande infolge der ungünstigen Arbeitsverhältnisse bei der Industrie nur noch wenig die Rede ist.

Für die Reederei war das Jahr 1902 noch schlechter als das vorhergegangene: das Raumangebot war, weil noch durch viele in der günstigen Zeit in Auftrag gegebene und erst nach Eintritt der ungünstigen zu Wasser gelassene Dampfer verstärkt, übergroß und die Frachtraten fielen auf den denkbar niedrigsten Stand. Hier und da trat zwar infolge besonderer Umstände ganz vorübergehend eine kleine Besserung ein; an dem schlechten Gesamtergebnis des Jahres konnte aber dadurch nichts geändert werden.

Die Binnenschiffahrt wurde fast während der ganzen allerdings verhältnismäßig kurzen Schiffahrtsperiode durch einen außergewöhnlich guten Wasserstand begünstigt. Aber das Frachtenangebot war so spärlich, daß die Kähne oft wochenlang untätig liegen mußten, bis es ihnen gelang, Ladung zu bekommen. Stromaufwärts fehlte es an dem wichtigsten Massenartikel, der Kohle, und bei der Talfahrt machte sich der Abzug vom Wasser- auf den Bahnweg, den die Detarifierung von Zucker zur Ausfuhr nach Spezialtarif III gebracht hat, empfindlich bemerkbar. Auch die Binnenschiffahrt kann deshalb das Jahr 1902 nicht zu den günstigen rechnen.

Die Arbeitsverhältnisse waren 1902 im ganzen nicht so ungünstig wie 1901. Ein Teil der Arbeiter, der hier nicht lohnende Beschäftigung zu finden vermochte, mag wohl Danzig den Rücken gekehrt haben, und es scheint, als wenn dadurch auf dem Arbeitsmarkt sich annähernd ein Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage ergeben hätte. Entschieden ungünstig war die Arbeitsgelegenheit nur bei den hiesigen Werften, abgesehen von der Schichauschen Werft; aber ein Teil der von diesen entlassenen Arbeiter hat bei der Waggonfabrik, die ihre Arbeiterzahl im Laufe des Jahres in allen Arbeitszweigen wesentlich erhöhte, Unterkommen gefunden. Reichliche Arbeitsgelegenheit lag vor im Speditionsgewerbe, namentlich in der Zuckerspedition, und der Getreidehandel beschäftigte nach der neuen Ernte erheblich mehr Leute als es sonst der Fall zu sein pflegte.

I.

Tätigkeitsbericht

des

Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft

für das Jahr Mai 1902/1903.

Am 29. September 1902 verschied der Ober-Präsident der Provinz Westpreußen, Herr Staatsminister Dr. von Goßler. Wie es wohl keinen Zweig des geistigen und wirtschaftlichen Lebens der ihm anvertrauten Provinz giebt, dem seine unermüdliche Fürsorge nicht anregend und fördernd zugewandt war, so schulden auch wir dem hochverdienten Manne Dank: immer fanden wir bei ihm mit den Wünschen, mit denen wir wegen Förderung der von uns zu vertretenden Interessen an ihn herantraten, ein geneigtes Ohr, und wo seine eigne Machtvollkommenheit nicht ausreichte, hat er sich in energischer Weise für sie an höherer Stelle verwandt. Wir haben an seiner Bahre einen Kranz niedergelegt.

Am 22. Dezember 1902 schied Herr Regierungs-Präsident von Holwede infolge Versetzung nach Breslau aus seinem hiesigen Amte. Wir haben dem Leiter der uns zunächst vorgesetzten Behörde in einem Abschiedsschreiben unsern Dank für das bereitwillige Entgegenkommen, dessen wir uns stets bei ihm zu erfreuen hatten, dargebracht.

I. Zollwesen.

Zolltarifgesetz. In unserem vorjährigen Bericht ist eingehend dargelegt, welche Wünsche wir zu dem Entwurf eines Zolltarifes nebst Zolltarifgesetz, wie er dem Reichstag von der Reichsregierung unter dem 19. November 1901 vorgelegt worden ist, den zuständigen Stellen vorgetragen haben. Bei der Zusammensetzung des Reichstags mußten wir die Erwartungen an den Erfolg unsrer wie der ähnlichen Eingaben zahlreicher andrer Handelsvertretungen von vornherein sehr niedrig halten; daß aber das Gesetz, wie es am Weihnachtstage 1902 verkündet wurde, eine nach unsrer Auffassung den wichtigsten Interessen von Handel und Industrie so wenig Rechnung tragende Gestalt gewinnen würde, hat wohl niemand vorausgesehen. Über alle die Wünsche, die wir wegen der Unterscheidung von Futter- und Braugerste sowie von hartem und weichem Holz, wegen der Fortgewährung der zollfreien Einfuhr von Steinen und Salz über See, wegen der Beibehaltung der Zollfreiheit von Leinsaat und der Nichterhöhung des Zolles auf Raps und Rübsen aussprachen, ist der Reichstag zur Tagesordnung übergegangen. Sogar eine Verbesserung des Entwurfs, welche die Zolltarifkommission auf unsre Bitte vorgenommen hatte, ist vom Plenum des Reichstags wieder gestrichen worden. Die Kommission hatte nämlich zu den Waren, für welche gemäß § 9 des Zolltarifgesetzes Transitläger bewilligt und Einfuhrscheine erteilt werden können, auch Sämereien und Saaten gesetzt. Das Plenum hat aber diesen Zusatz in zweiter Lesung wieder beseitigt. Wir beeilten uns, zwischen zweiter und dritter Lesung (unter dem 23. November 1902) den Reichstag um Wiederherstellung des Kommissionsbeschlusses zu bitten, indem wir darauf hinwiesen, daß im andern Falle unser blühender Durchfuhrhandel mit russischen Sämereien und Saaten, vornehmlich mit dem für unsern Verkehr besonders wichtigen Artikel Kleesaat, völliger Ver-

nichtung anheimfallen müßte, denn dieser Handel könne, falls die fraglichen Waren, wie im Entwurf vorgesehen, zollpflichtig gemacht werden, nur bestehen, wenn ihm ebenso wie den übrigen in § 9 genannten Waren gemischte Transitläger und Einfuhrscheine zugebilligt würden. Beschränkt man nämlich die an unseren Platz kommenden Sämereien auf die Durchfuhr, verschränkt ihnen also die bei gemischten Transitlägern gegebene Möglichkeit des Absatzes im Inlande, so werden die Waren in Zukunft sich ausschließlich den russischen Exporthäfen zuwenden, wo die Wahl freisteht, sie entweder nach außerdeutschen Ländern oder — seewärts — nach deutschen Häfen auszuführen, je nachdem sie hier oder dort bessere Preise finden. Und die Zubilligung von Einfuhrscheinen unter Beseitigung des Identitätszwanges ist notwendig, um den deutschen Sämereien die Möglichkeit des Absatzes im Auslande zu geben; sie liegt also auch im eigensten Interesse der einheimischen Landwirtschaft. Die Eingabe war erfolglos. Der Reichstag hat in dritter Lesung den Beschluß zweiter Lesung bestätigt.

Privat-transitlager.

In einem Punkte aber, der allerdings für unsern Getreidehandel entscheidende Bedeutung hat, ist in dem Zolltarifgesetz unseren Wünschen Rechnung getragen: die fernere Zulassung gemischter Getreide-Privat-Transitlager hat in ihm eine Stelle gefunden. Welche Bemühungen wir aufgewendet haben, um dieses Ergebnis herbeizuführen, ist in unserem vorjährigen Bericht näher dargelegt; wir beschränken uns daher hier darauf, die Tatsache zu registrieren, daß diese Bemühungen von Erfolg gewesen sind und sprechen nur die Hoffnung aus, daß diese Frage, die für uns seit einer Reihe von Jahren Gegenstand der Sorge und Beunruhigung war, damit endgültig erledigt ist und daher bis auf weiteres aus unseren Erörterungen ausscheiden kann.

Neue Handelsverträge.

Das neue Zolltarifgesetz mit dem angehängten Zolltarif soll als — unseres Dafürhaltens allerdings völlig ungeeignete — Grundlage für die Verhandlungen über den Abschluß neuer Handelsverträge dienen. Wir haben unsere Wünsche für diese neuen Handelsverträge zusammengestellt und an zuständiger Stelle vorgelegt. Der Natur der Sache nach bezogen sich die Wünsche vorzugsweise auf einen Handelsvertrag mit Rußland. Wir heben aus unsrer Denkschrift in Kürze — uns im wesentlichen auf die Kapitelüberschriften beschränkend — das Folgende hervor: Recht des Erwerbs von Grundeigentum in fremden Staaten, um die Möglichkeit zu sichern, daß deutsche Hypothekengläubiger, um ihre Hypotheken zu retten, Grundstücke im Zwangsverkauf erwerben können; Beseitigung oder wenigstens Herabsetzung der Besteuerung der Handlungsreisenden in Rußland, wo neuerdings sogar einzelne Kommunen Abgaben für den vorübergehenden Aufenthalt von Geschäftsreisenden eingeführt haben; Beseitigung der ungleichen Behandlung der Angehörigen der christlichen und der jüdischen Religion bezüglich der Erteilung der Aufenthaltserlaubnis in Rußland; Ausschließung der Erhebung einer surtaxe d'entrepôt; Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Zustandes, bei dem sich Deutschland und Rußland verpflichtet haben, bei der Einfuhr zur See die gleichen Zölle zu erheben, wie bei der Einfuhr zu Land; Zollfreiheit von Säcken und Gefäßen, in denen landwirtschaftliche Erzeugnisse ein- oder ausgeführt werden sollen oder worden sind; Herabminderung der Höhe der in Rußland zur Erhebung kommenden Zollstrafen (schon bei ganz geringen Verstößen, die lediglich aus Versehen oder Unkenntnis geschehen, auf Flüchtigkeit beim Aus- oder Abschreiben beruhen, werden unerhört hohe Strafen erhoben, und dies nicht nur, wenn der Deklarant sich zu seinem Vorteil, sondern auch dann, wenn er sich zu seinem Nachteil geirrt hat); Wiederaufnahme der in Artikel 19 des geltenden Handelsvertrags und dem Schlußprotokoll zu diesem Artikel enthaltenen Bestimmungen über die Herstellung direkter Tarife nach deutschen Häfen; Gleichstellung der Schiffe des Vertragsstaates mit den deutschen hinsichtlich der Küstenschiffahrt.

Fleischbeschaugesetz.

Nach § 13 des Fleischbeschaugesetzes ist die amtliche Untersuchung des in das Zollinland eingehenden Fleisches unter Mitwirkung der Zollbehörde vorzunehmen, und es darf die Einfuhr nur über bestimmte, vom Bundesrat zu bestimmende Zollämter erfolgen. Unserer Bitte, daß zu diesen Zollämtern auch das hiesige gehören möge, ist Folge gegeben worden. In einer am 12. September 1902 abgehaltenen Konferenz von Vertretern der beteiligten Provinzial-

und Lokalbehörden, der am 30. Dezember 1902 eine weitere Konferenz mit Vertretern der beteiligten Zentralbehörden folgte, sind die Fragen, welche an unserem Platze für die Durchführung des Gesetzes in Betracht kamen, erörtert worden, und zwar handelte es sich um Feststellung der bei dem hiesigen Untersuchungsamt voraussichtlich zur Beschau gelangenden Fleischmengen, um den Bedarf an Sachverständigenpersonal (Tierärzten, Trichinenschauern und Chemikern) für die Beschaustellen und um die bauliche und sonstige Einrichtung des Beschauamtes. An beiden Beratungen haben Vertreter unseres Kollegiums teilgenommen, und es ist den von ihnen ausgesprochenen Wünschen zum Teil Rechnung getragen worden.

Des weiteren hatten wir Veranlassung, uns wegen der Durchführung des § 12 des Gesetzes mit einer Eingabe an den Herrn Handelsminister zu wenden. Nach dem genannten Paragraphen ist die Einfuhr von Fleisch in Büchsen oder ähnlichen Gefäßen, sowie von Würsten und sonstigen Gemengen aus zerkleinertem Fleisch in das Zollinland verboten. Zubereitetes Fleisch aber (Pökelfleisch, Schmalz, Margarine usw.) darf zwar noch eingeführt werden, aber unter so erschwerenden Bedingungen, daß dies praktisch einem Einfuhrverbot nahezu gleichkommt. In die Zollausschlüsse dürfen dagegen die bezeichneten Fleischwaren nach wie vor eingeführt werden, während die Freibezirke im Sinne des Gesetzes wie das Zollinland behandelt werden, es dürfen die fraglichen Waren in sie also entweder überhaupt nicht oder nur unter den erschwerendsten Bedingungen eingeführt werden. Das muß zur Folge haben, daß die unsern Hafen anlaufenden Schiffe ihre Fleischwaren nicht mehr hier kaufen können, sondern dies entweder in einem der deutschen Zollausschlüsse — Hamburg, Bremen usw. — oder, was natürlich der weitaus häufigere Fall sein würde, in ausländischen Häfen tun müßten. Wenn der Schiffer aber einmal einen so wesentlichen Teil seiner Ausrüstung, wie ihn die Fleischwaren darstellen, anderswo zu kaufen gezwungen ist, so wird er in vielen Fällen sich zugleich auch seine übrigen Ausrüstungsgegenstände in jenen anderen Häfen beschaffen. Der Umstand, daß im Sinne des Fleischbeschaugesetzes die Freibezirke nicht den Zollausschlüssen gleichgestellt sind, droht also unser ganzes Schiffsausrüstungsgeschäft, einen für das Erwerbsleben unserer Stadt immerhin erheblich ins Gewicht fallenden Handelszweig, völlig lahmzulegen. Deshalb richteten wir unter dem 6. Januar 1903 an den Herrn Handelsminister die Bitte, dafür einzutreten, daß im Sinne des Fleischbeschaugesetzes Freibezirke den Zollausschlüssen gleichzuachten seien. Wir erhielten unter dem 30. April 1903 den Bescheid, daß die Einfuhr von Fleisch in luftdicht verschlossenen Büchsen oder ähnlichen Gefäßen, sowie von Würsten oder sonstigen Gemengen aus zerkleinertem Fleisch nicht beanstandet werden werde.

Zollamtliche Behandlung von Chamottesteinen.

Beim seewärtigen Eingange von Chamottesteinen, sowie bei ihrer Abfertigung zum Transit war es früher nachgelassen, nur 10 % der Steine zu verwiegen, weil die Steine, die ja aus derselben Form hervorgegangen sind, nahezu dasselbe Gewicht haben; im vorigen Jahre ging indessen das Königliche Haupt-Zoll-Amt dazu über, die Durchwiegung sämtlicher Steine zu verlangen. Auf unsere Bitte, zu dem früheren Verfahren zurückzukehren, wurde uns die Antwort, daß dieser Bitte Folge gegeben werden solle, falls in der speziellen Deklaration das durchschnittliche Gewicht von Partien etwa zu 100 Stück angegeben werde.

Postzollamt.

Aus Anlaß von Klagen, die uns darüber zugingen, daß die zollamtliche Abfertigung der hier eingehenden Pakete auf dem Königlichen Haupt-Zoll-Amte, schon seiner räumlichen Entlegenheit wegen, mit großen Unbequemlichkeiten verbunden sei, haben wir dem Herrn Provinzial-Steuer-Direktor sowohl wie der Kaiserlichen Ober-Postdirektion die Bitte vorgetragen, die zollamtliche Behandlung der Pakete auf dem Kaiserlichen Haupt-Postamte vorzunehmen. Wie uns postseitig mitgeteilt wurde, finden zwischen den beteiligten Behörden zur Zeit Erörterungen darüber statt, ob und in welcher Weise unserem Wunsche Rechnung getragen werden könne.

Beleuchtung des Packhofes.

In Eingaben vom 30. Juli und 6. Oktober 1902 haben wir den Herrn Provinzial-Steuer-Direktor gebeten, die Angelegenheit der Beleuchtung des Packhofes so zu beschleunigen, daß, wenn irgend angängig, die Beleuchtung noch im Winter 1902/03 in Tätigkeit gesetzt

werden könne. Wir können mit Dank berichten, daß unserem Wunsche, dessen Verwirklichung wir unsere Bemühungen jahrelang gewidmet haben, Folge gegeben worden ist. Es ist die früher für die Zollräume in Aussicht genommene Spiritus-Glühlicht-Beleuchtung, wohl ihrer Feuergefährlichkeit wegen, aufgegeben und eine Gasglühlichtbeleuchtung eingerichtet worden, die zu allgemeiner Zufriedenheit fungiert. Die Kosten der Beleuchtung der eigentlichen Zollräume trägt die Zollverwaltung, dagegen werden uns die Kosten für die Beleuchtung des Kais, die zum Teil durch elekrisches und zum Teil durch Gaslicht erfolgt, von der Stadtverwaltung liquidiert, und wir ziehen sie von den Interessenten ein.

Zolldienststunden am Packhof.

Von hiesigen sowohl wie von auswärtigen Reedereien kamen Klagen darüber an uns, daß im Winter die Expedition der Schiffe am hiesigen Königlichen Packhofe eine verhältnismäßig langsame sei, weil die Arbeitszeit nicht, wie das in andern Häfen, z. B. in Königsberg, der Fall ist, bis 6 Uhr Abends dauert, sondern nur bis 5 Uhr ausgedehnt wird. Die im Winter vorherrschenden Witterungsverhältnisse mit ihren Stürmen, Nebeln, Schnee usw. verzögern vielfach den Schiffen die Reise schon so bedeutend, daß gerade in dieser Jahreszeit auf eine möglichste Beschleunigung der Expedition in den Häfen Wert gelegt werden muß. Da Bedenken gegen eine Ausdehnung der Zolldienststunden bis in die Zeit der Dunkelheit hinein nach Einrichtung einer ausreichenden Beleuchtung unseres Erachtens nicht mehr vorlagen, so richteten wir unter dem 21. Januar 1903 die Bitte an den Herrn Provinzial-Steuer-Direktor, die Zolldienststunden am Königlichen Packhof bis 6 Uhr Abends auszudehnen. Unserer Bitte ist zwar nicht in vollem Umfange Folge gegeben worden, aber doch insoweit, daß der Herr Provinzial-Steuer-Direktor das Hauptzollamt ermächtigt hat, „von Fall zu Fall den Packhof in den Wintermonaten auf den einer besonderen Begründung nicht bedürfenden Antrag der Schiffsabrechner bis 6 Uhr Abends offen zu halten, damit die Löschung der Schiffe bis zu diesem Zeitpunkte stattfinden und die Aufnahme der zollpflichtigen Güter in den Packhof erfolgen kann".

II. Post- und Telegraphenwesen.

Paketbestellgeld.

Wie in den meisten Großstädten so beträgt auch in Danzig das Paketbestellgeld für Pakete bis 5 kg 15 Pf. und für schwerere Pakete 20 Pf., während in kleineren Städten ein Bestellgeld von 10 und 15 Pf. und in Orten mit Postämtern II. und III. Klasse ein solches von 5 und 10 Pf. erhoben wird. Das muß als eine Anomalie bezeichnet werden, denn in einer Großstadt werden der Regel nach auf einem Gange oder auf einer Fahrt weit mehr Pakete bestellt werden als in einer kleineren; weit eher könnte man also in großen Städten das Bestellgeld niedriger halten als in kleineren, keinesfalls sollte aber das umgekehrte Verhältnis bestehen. Auf unsre in diesem Sinne an den Herrn Staatssekretär des Reichspostamts gerichtete Eingabe ist uns der Bescheid geworden, daß die finanziellen Verhältnisse es zur Zeit nicht gestatten, der Anregung Folge zu geben. Sobald eine Änderung in diesen Verhältnissen eintrete, werde er aber auf die Frage zurückkommen.

Sonntagsbriefbestellung.

Ein von der Kaiserlichen Postverwaltung unternommener Versuch, die Berliner Post an den Sonntagen erst um 10 Uhr zu bestellen, gab uns Anlaß zu der Bitte, es möchte wieder zu dem alten Modus der Acht-Uhr-Bestellung zurückgekehrt werden. Wir wiesen darauf hin, daß die späte Bestellung es unmöglich mache, die Antworten auf die eingegangenen Briefe mit dem um 11 Uhr Vormittags abgehenden Schnellzug abzusenden und außerdem darauf, daß die freie Sonntagszeit des Kontorpersonals dadurch eingeschränkt werde, daß mit der Erledigung der eingegangenen Briefe erst in später Vormittagsstunde begonnen werden könne. Unsrer Bitte wurde Folge gegeben.

Fernsprechverkehr.

Unsere telephonischen Fernverbindungen haben eine dankenswerte Erweiterung durch Einrichtung des Sprechverkehrs mit Kiel erfahren.

Telegraphencode.

Auf der internationalen Telegraphen-Konferenz zu Budapest von 1896 ist beschlossen worden, zur Abfassung von Telegrammen in verabredeter Sprache nur noch solche Wörter zuzulassen, die einem herauszugebenden amtlichen Wörterverzeichnis entnommen sind (vergl. unsern Jahres-

bericht für 1895 Seite 34). Wir haben schon damals auf die Bedenken, welche gegen diesen Beschluß zu erheben sind, aufmerksam gemacht, und wir können auch heute noch die Notwendigkeit der Durchführung des Beschlusses nicht anerkennen: die vorhandenen Codes haben sich als zweckmäßig erwiesen und die Handelswelt hat sich an ihren Gebrauch gewöhnt; die Einführung eines amtlichen Code würde die sämtlichen vorhandenen Codes wertlos machen, so daß also aus dieser Einführung ein immerhin erheblicher Nachteil für die Herausgeber und Benutzer der gebräuchlichen Codes erwachsen müßte. Aus diesen Erwägungen haben wir uns einer Eingabe der hanseatischen Handelskammern angeschlossen, in welcher der Herr Staatssekretär des Reichspostamtes gebeten wird, dahin zu wirken, daß die Internationale Telegraphen-Konferenz, welche am 26. Mai 1903 in London zusammentreten soll, zunächst einen Zeitpunkt für den Beginn der obligatorischen Geltung des amtlichen Wörterverzeichnisses noch nicht festsetze, vielmehr in Erwägung ziehe, ob nicht der 1896 zu Budapest gefaßte Beschluß gänzlich aufzuheben sei.

III. Eisenbahnverkehr.

Enquete Klinckowström.

Die Enquete über die Wirkungen der Bestimmungen, welche in dem Schlußprotokoll zu Art. 19 des deutsch-russischen Handelsvertrages bezüglich der Bildung der Getreidetarife von Rußland nach den Häfen Danzig, Königsberg und Memel enthalten sind — sie trägt den Namen des verstorbenen Reichstagsabgeordneten Grafen Klinckowstroem, weil sie auf dessen Antrag vom Reichstag beschlossen wurde — ist im April 1903 dadurch zum Abschluß gebracht worden, daß das schriftlich erhobene Beweismaterial durch mündliche Vernehmung von Sachverständigen noch vervollständigt worden ist. Zur Zeit wird über das Ergebnis der Enquete ein Bericht ausgearbeitet. Näheres über die Angelegenheit ist in unseren Jahresberichten für 1900 und 1901 enthalten.

Beförderung von Häuten und Fellen.

Mit dem 14. September 1902 trat in Rußland eine Verfügung des Ministers der Wegekommunikationen in Kraft, die die Verpackung aller auf den russischen Eisenbahnen zur Beförderung kommenden unbearbeiteten Felle und Häute verlangte. Als Grund für diese Anordnung, die sich für den Handel als überaus lästig erwies, wurde angegeben, daß sich bei der Beförderung von unverpackten Fellen und Häuten nicht selten starke Mankos zeigen und daß die Verpackung in sanitärer Hinsicht geboten sei. Wie von andern Beteiligten, so wurden auch von uns sogleich Schritte, die auf eine Wiederaufhebung der Verfügung hinzielten, unternommen, indem wir eingehend darlegten, daß den Umständen, denen die Verfügung entsprungen sei, in andrer, zweckmäßiger und dabei den Handel weniger belästigender Art Rechnung getragen werden könne. Unter dem 11. November 1902 ging uns von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten die Nachricht zu, daß die Verfügung wieder aufgehoben sei.

Zuckertarife.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion Magdeburg teilte uns unter dem 18. März 1903 mit, sie sei beauftragt worden, die künftige Gestaltung der Frachttarife für Rohzucker, Kristallzucker und Melasse — letztere, so weit sie nicht zu Futterzwecken bestimmt ist — in der ständigen Tarifkommission deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Prüfung zu stellen. Sie wünschte dazu Auskunft über eine Reihe von Fragen, deren Inhalt aus den nachstehenden, von uns dazu erteilten Antworten ersichtlich ist.

„1. Es gibt zwei Sorten Zucker:
a. das unfertige Produkt, Rohzucker,
b. das fertige Fabrikat, Konsumzucker, zu dem alle Arten raffinierter Zucker, Kristallzucker, Brode, Würfel, Platten, Stücke etc. — alles dies auch in gemahlener Form — sowie die Farine gehören.
Jede dieser beiden Klassen muß streng für sich gesondert behandelt werden: es sind nicht etwa Roh- und Kristallzucker als eine zusammengehörige Klasse anzusehen.
2. Eine Detarifierung von Zucker für den Inlandsverkehr halten wir nicht für erforderlich.
3. Wir empfehlen die Beibehaltung des bestehenden Zustandes, daß also Zucker jeder Art im allgemeinen in Spezialtarif I tarifiert, Zucker zur Ausfuhr jeder Art aber in Spezialtarif III. Die Detarifierung von Zucker zur Ausfuhr nach Spezialtarif III halten wir im Interesse des Wettbewerbs des deutschen Zuckers auf dem Weltmarkte für erforderlich. Haben doch Oesterreich-Ungarn und Frankreich, so weit uns bekannt, für ihren Ausfuhrzucker außerordentlich billige Tarife, und auch für Deutschland dürfte unter der Herrschaft der Brüsseler Konvention die Gewährung billiger Ausfuhrtarife die einzige Form sein, in der es seinem Zucker den Wettbewerb auf dem Weltmarkt erleichtern kann.

4. Die von einigen Seiten angestrebte Detarifierung sämtlichen Zuckers nach Spezialtarif III müßte zur Folge haben, daß dem ostdeutschen Zucker der Absatz an die westdeutschen Raffinerien verschlossen würde. Die gegenwärtigen Tarife haben es ermöglicht, daß rheinische und süddeutsche Raffinerien große Quantitäten Rohzucker aus den östlichen Provinzen über See rheinaufwärts bezogen haben. Diese Raffinerien gehen unseren Rohzuckerfabriken und unserem Zuckerhandel als Käufer verloren, sobald der zur Verarbeitung für den inländischen Konsum bestimmte Rohzucker nicht mehr wie bisher zur Bahnfracht des Spezialtarifs I, sondern zu derjenigen des Spezialtarifs III gefahren wird, denn sie werden den Zucker, den sie bis jetzt von der Ostsee bezogen haben, nach der Detarifierung zu den billigen Frachten des Spezialtarifs III per Bahn aus Mitteldeutschland beziehen. Stellt sich doch nach unseren Ermittelungen bei Anwendung des Spezialtarifs III die Fracht von den Stationen Braunschweig, Dessau, Halle, Hildesheim und Oschersleben nach Mannheim nur um 13 bis 26½ Pfg. und nach Ürdingen nur bis höchstens 17 Pfg. für den Zentner höher als nach Hamburg. Die Fracht einschließlich Versicherung und Spesen von franko Waggon oder Kahn Neufahrwasser bis franko Waggon Mannheim dürfte je nach Lage des Frachtenmarktes zwischen 55 Pfg. und 65 Pfg., bis Ürdingen zwischen 50 Pfg. und 60 Pfg. schwanken. Angenommen, daß Zucker franko Neufahrwasser 25 Pfg. unter fob Hamburg-Preisen käuflich ist — in der letzten Zeit wurden hier für nicht gerade zu geringe Qualitäten, in der Hauptsache wohl dank dem Eingreifen der westdeutschen Raffinerien, meistenteils volle fob Hamburg-Preise, mitunter noch höhere Preise bezahlt — dann stellen sich dennoch bei billigsten See- und Rheinfrachten unsere Zucker für die westdeutschen Raffinerien teurer als der nach unserer Aufstellung teuerste Bahnzucker, ganz abgesehen von den Zins- und Gewichtsverlusten, die der langwierige Wassertransport mit sich bringt. Da außerdem der Bezug per Bahn wesentlich bequemer ist als der Bezug auf dem Wasserwege und deshalb, selbst wenn er sich etwas teurer stellt als der Wassertransport, vor letzterem den Vorzug genießt, so werden die erwähnten Raffinerien ihre Zucker nach der Detarifierung aus Mitteldeutschland ꝛc. beziehen und als Käufer unserem Markte verloren gehen.

Dieser Verlust wird für unsere Rohzuckerfabriken und die Rüben bauende Landwirtschaft unserer Gegend um so empfindlicher sein, als in absehbarer Zeit auch die Vereinigten Staaten Amerikas wegen der Zollermäßigung von 20 % auf kubanischen Zucker unsere Zucker wohl nicht mehr kaufen werden. Wir werden dann mit unserm Zucker fast ausschließlich auf England angewiesen sein, und England, dem ganz Deutschland, Österreich und Frankreich seine Offerten entgegenbringen wird, dürfte keine Veranlassung haben, besonders hohe Preise für unsern ostdeutschen Zucker zu zahlen.

Daß der Flußschiffahrt, die bereits unter der Detarifierung des Ausfuhrzuckers gelitten hat, durch die Verallgemeinerung dieser Detarifierung eine überaus schwere Schädigung zugefügt werden würde, unterliegt keinem Zweifel. Bisher wurden doch wenigstens diejenigen Zucker, die an die Raffinerien verkauft waren oder deren Verkauf an die Raffinerien auch nur in Aussicht genommen war, wenn irgend möglich auf dem Wasserwege heruntergebracht, und diese Zuckermengen sind — wiederum dank den rheinischen und süddeutschen Raffinerien — recht beträchtliche gewesen. Sollte in Zukunft der gesamte Rohzucker nach Spezialtarif III gefahren werden, so dürfte die Flußschiffahrt für den Transport von Rohzucker überhaupt kaum noch in Frage kommen.

5. Daß bei allgemeiner Detarifierung nach Spezialtarif III die Binnenschiffahrt geschädigt werden würde, ist schon oben ausgeführt. Eine Schädigung unsres Seeverkehrs dürfte kaum eintreten, da das Zuckerproduktionsgebiet, welches nach Danzig gravitiert, seinen Zucker, soweit er nicht im Inlande konsumiert wird, nach dem Auslande absetzen muß, und für diesen Export steht ihm eben nur unser Hafen zu Gebote.

6. Wir meinen, daß es für Melasse bei dem jetzt geltenden Spezialtarif II sein Bewenden behalten kann.

7. Bei der befürworteten verschiedenen Tarifierung von Inlands- und Exportzucker muß für den exportierten raffinierten Zucker eine Rückzahlung der Unterschiedsfracht für den bezogenen Rohzucker stattfinden, wenn nicht die Raffinerien in den Hafenplätzen schwer zu Gunsten der im Binnenlande gelegenen Raffinerien benachteiligt werden sollen."

Ausfuhrfrist für Zucker.

In dem Exporttarif für inländischen Zucker vom 1. Juli 1901 und dem Exporttarif für russischen Zucker vom 1. Januar 1902 war die Ausfuhrfrist auf 12 Monate festgesetzt worden. Diese Frist reicht unter gewöhnlichen Umständen auch aus. Die Brüsseler Konvention hat aber eine Zeit des Übergangs im Gefolge, in der das gesamte Zuckergewerbe mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Die kurze Ausfuhrfrist von 12 Monaten zwingt den Exporteur, seinen Zucker, damit er nicht der Frachtermäßigung verlustig geht, die der Exportzucker genießt, auch zu Zeiten, wo die Marktlage ungünstig erscheint, nach dem Auslande abzusetzen. Wir haben deshalb den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten um eine Verlängerung der Ausfuhrfrist auf 18 Monate für diejenigen Zuckersendungen gebeten, die bis zum 31. August 1904 auf der Seehafenstation eingehen, einem Zeitpunkt, von dem man wohl annehmen darf, daß bis dahin das Zuckergewerbe glücklich in die von der Brüsseler Konvention vorgezeichneten Bahnen hinübergelenkt worden ist. Unsrer Bitte ist für inländischen Zucker durch Bekanntmachung vom 20. Oktober 1902 und für russischen Zucker durch Bekanntmachung vom 27. November 1902 Folge gegeben worden.

Spiritus-Ausfuhrtarife.

In unserem Jahresbericht für 1900 haben wir auf Seite 14 über den Antrag der Zentrale für Spiritusverwertung, Spiritus zur Ausfuhr in Spezialtarif III zu versetzen,

berichtet und die ablehnende Stellung, welche wir zu diesem Antrag einnehmen zu müssen glauben, näher begründet. Der Antrag hat den Landeseisenbahnrat in seiner Sitzung vom 4. Dezember 1902 beschäftigt und ist dort angenommen worden. Wir haben darauf unter dem 24. Dezember 1902 den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gebeten, diesem Beschluß des Landeseisenbahnrates die Zustimmung zu versagen, indem wir ausführten:

„Wir stellen diese Bitte sowohl im Interesse unsrer See- wie unsrer Binnenschiffahrt. Was die erstere betrifft, so unterliegt es für uns keinem Zweifel, daß die für unsern Verkehr immerhin erheblich ins Gewicht fallende Ausfuhr von Spiritus und Sprit über unsern Hafen nach Hamburg völlig aufhören muß, wenn dem Antrag des Landeseisenbahnrates stattgegeben wird, denn es wird dann die Bahnfracht aus dem Gebiete, welches seinen Spiritus bisher über unsern Hafen verlädt, so billig, daß der Wasserweg mit dem Bahnweg nicht mehr konkurrieren kann. Das ist für unsern Seeverkehr ein um so härterer Schlag, als es den nach unserem Hafen kommenden Schiffen schon jetzt vielfach an Ausfrachten fehlt. Ist doch unsre Ausfuhr durchschnittlich um ein Drittel bis um ein Viertel kleiner als unsre Einfuhr. Fehlen aber die Ausfrachten, so müssen natürlich entsprechend höhere Einfrachten bezahlt werden. Das ideaiste Verhältnis wäre ja, wenn sich Ein- und Ausfrachten annähernd die Wage hielten und dadurch die Zahl der leer fahrenden Schiffe auf ein Minimum reduziert würde. Anstatt diesem Ziele näher zu kommen, entfernen wir uns aber von ihm, wenn unsre an sich schon im Vergleich zur Einfuhr zu geringe Ausfuhr durch Wegfall eines so wichtigen Frachtartikels wie des Spiritus noch weiter vermindert wird.

Ein ebenso empfindlicher Schlag wie für unsre Seeschiffahrt wäre aber der Wegfall des Artikels Spiritus für unsre Binnenschiffahrt. Schon jetzt empfindet sie die erdrückende Konkurrenz der Schienenstraße in von Jahr zu Jahr steigendem Maße. Der Spiritus ist für sie ein wichtiger Teil ihres Stückgutverkehrs. Durch die Eisenbahntarifpolitik ist ihr im Laufe der letzten Jahre in diesem Verkehr schon mannigfacher Abbruch geschehen. Wird dieser Weg seitens der Eisenbahnverwaltung weiter verfolgt — und die vorgeschlagene Detarifierung des Spiritus wäre zweifellos ein weiterer Schritt auf ihm — so muß das zur notwendigen Folge haben, daß der Binnenschiffahrt schließlich auch für die Bedienung des ihr noch verbleibenden Restes des Stückgutverkehrs die Leistungsfähigkeit schwindet."

Unsre Bitte war erfolglos. Spiritus und Sprit zur Ausfuhr tarifiert seit dem 1. Mai 1903 nach Spezial-Tarif III.

Kohlenausnahmetarif.

Mit Ende September 1902 ist der Ausnahmetarif 6 b für Steinkohlen, Koks usw. im Versande von den Seehäfen nach dem Binnenlande außer Kraft getreten. Der Tarif ist im September 1900 der damals herrschenden Kohlenknappheit wegen eingeführt worden. Da auch, als die Außerkraftsetzung des Tarifs verfügt wurde (Juli 1902), die Preise für schlesische Kohlen noch ganz außergewöhnlich hoch waren und jedenfalls viel höher, als die annähernd als normal anzusehenden Preise aus dem Anfange des Jahres 1899, so baten wir den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 25. Juli 1902, den Tarif 6 b noch bis auf weiteres in Kraft zu lassen. Es wurde uns indessen unter dem 25. August 1902 der Bescheid, daß unsrer Bitte nicht stattgegeben werden könne, „da die außergewöhnlichen Verhältnisse, welche die Einführung des Ausnahmetarifs veranlaßt hätten, nicht mehr fortbestünden."

Ausnahmetarife für Gießereiroheisen und für Steinkohlenteerpech.

Anfragen der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung, wie wir uns vom Standpunkte der von uns zu vertretenden Interessen zu der von andrer Seite angeregten Einführung von Ausnahmetarifen für Steinkohlenteerpech und für Gießereiroheisen von inländischen Produktionsstätten nach dem Küstengebiet Ost- und Westpreußens stellten, haben wir dahin beantwortet, daß wir im Interesse unsres Seeverkehrs der Einführung dieser Tarife nicht das Wort reden könnten.

Geheizte Güterwagen.

Aus Anlaß einer Umfrage des Deutschen Handelstages haben wir, wie wir das schon in früheren Jahren wiederholt getan, uns zu der Frage der Schaffung von Einrichtungen für die Beförderung frostempfindlicher Güter auf der Eisenbahn geäußert. Unsres Erachtens liegt ein Bedürfnis für die Gestellung erwärmter Eisenbahn-Güterwagen vor. Viele Waren, wie namentlich Wein, Früchte (Apfelsinen, Zitronen usw.), Konserven u. s. f. können Temperaturen von mehreren Grad unter Null nicht vertragen und verderben deshalb häufig bei dem Transport in kalten Wintertagen. Wenn die bisherigen Versuche mit der Einstellung erwärmter Güterwagen vielfach ein ungünstiges Ergebnis gehabt haben, so dürfte das dem Umstande zuzuschreiben sein, daß die Wagen häufig überheizt worden sind. Kommen dann die Waren aus solchen überheizten Wagen wieder in die Kälte und lagern womöglich lange

Zeit auf einem kalten Güterboden, so sind sie dann erst recht dem Verderben ausgesetzt. Am zweckentsprechendsten ist eine Temperatur des Wagens, die sich zwischen 0 und höchstens 10 ° C. bewegt.

Frankaturzwang für leere Emballagen.

Dem Vorgehen einer Reihe anderer Handelsvertretungen gemäß haben auch wir uns für Einführung des Frankaturzwanges für leere Emballagen ausgesprochen. Die Möglichkeit, Rücksendungen von leeren Emballagen machen zu dürfen, veranlaßt manchen Käufer, auch solche Emballagen unfrankiert zurückzuschicken, die infolge schlechter Lagerung usw. beinahe wertlos geworden sind. Einen direkten Verlust für den Geschäftsmann aber bedeutet die unfrankierte Rücksendung, wenn die Rückfracht der in Rechnung gestellten Emballage in dem schon bezahlten Verkaufspreis nicht mit inbegriffen ist. Ist der Betrag für die gelieferte Ware bereits bezahlt, so ist die Fracht für Rücksendung der leeren Emballagen gar nicht oder nur sehr schwer beizutreiben. Auch sieht der Verkäufer wegen der Weiterungen, und um es nicht zu einem Bruch der Geschäftsbeziehungen kommen zu lassen, häufig davon ab, auf Zahlung des kleinen Betrages zu bestehen. Die kleinen Beträge aber summieren sich mit der Zeit und können bei einzelnen Firmen im Laufe des Jahres eine beträchtliche Höhe erreichen. — Die Frage ist dann im Deutschen Handelstag erörtert worden, die Einführung des Frankaturzwanges für leere Emballagen hat dort aber keine Mehrheit gefunden. Es besteht deshalb zur Zeit keine Aussicht, daß die Angelegenheit eine unseren Wünschen entsprechende Regelung erfährt.

Personenzugangelegenheiten.

Am 1. Oktober 1902 ist auf der Strecke Thorn-Marienburg nach vollendetem Umbau der Vollbahnbetrieb eingeführt worden und damit hat ein in den beteiligten Kreisen seit vielen Jahren gehegter Wunsch seine Erfüllung gefunden. Zur Erörterung der Gestaltung des Fahrplanes auf der umgebauten Strecke fand am 5. Juli 1902 in Graudenz eine von der Königlichen Eisenbahn-Direktion Danzig einberufene Konferenz statt, zu der auch wir auf ergangene Einladung einen Vertreter entsandt hatten. Die wichtigste Neuerung des Fahrplans war, daß zwischen Danzig und Thorn ein Schnellzugspaar neu eingelegt worden ist. Außerdem wurde der früher am Nachmittag von Thorn nach Marienburg verkehrende Personenzug in einen Schnellzug umgewandelt. Von den am Vormittag neu eingerichteten Schnellzügen entsprach freilich nur die Lage des von Thorn nach Danzig gehenden unseren Wünschen: er geht des Morgens so früh in Thorn ab, daß man noch in der Mitte des Vormittags nach Danzig kommt und also genügend Zeit hat, noch vor Mittag mit der Besorgung seiner Geschäfte in Danzig zu beginnen. Dagegen ist der von Danzig nach Thorn gehende Zug so spät gelegt, daß man Thorn erst nach Mittag, gerade bei Beginn der Tischzeit, erreicht und also erst am späteren Nachmittag an die Abwicklung seiner Geschäfte gehen kann, wobei die zur Verfügung stehende Zeit häufig genug nicht hinreichend sein wird, um noch am selben Tage nach Danzig zurückkehren zu können. Das aber war u. E. das Mindeste, was wir von der Einrichtung des Vollbahnbetriebes auf der Linie Thorn-Marienburg zu erwarten berechtigt waren: daß man in jeder Richtung von der einen nach der andern Stadt zeitig am Vormittag gelangen und am Abend wieder zurückkehren könne. Wir möchten bezweifeln, daß es im Westen des Reiches zwei Städte von der Bedeutung Danzigs und Thorns und von annähernd gleicher Entfernung giebt, bei denen das, was wir oben ausgesprochen, nicht möglich wäre. So lange aber im Personenverkehr Verhältnisse wie die dargelegten bestehen, wird man dem Osten die Berechtigung, über Vernachlässigung seines Verkehrswesens zu klagen, nicht wohl absprechen können.

Der neue Fahrplan gab den Anwohnern der kleineren Stationen Anlaß zu Klagen darüber, daß ihnen die Verbindung, die sie früher am Nachmittag in der Richtung von Thorn nach Marienburg gehabt hatten, durch Umwandlung des Nachmittagspersonenzuges in einen Schnellzug verloren gegangen sei. Es fand deshalb am 17. Dezember 1902 auf Einladung der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Graudenz eine weitere Besprechung statt, in Verfolg deren der Fahrplan eine solche Gestaltung erhielt, daß den bezeichneten Klagen Abhilfe wurde.

Auf beiden Konferenzen wurde, namentlich von den Vertretern der beteiligten Graudenzer Körperschaften, der Königlichen Eisenbahnverwaltung der Wunsch vorgetragen, es möchte

nunmehr — nach Einrichtung des Vollbahnbetriebes auf der Strecke Marienburg—Thorn — der jetzt über Bromberg verkehrende Schnellzug zwischen Danzig und Königsberg einerseits und Breslau andrerseits über die neue Vollbahnlinie geführt werden. Unser Vertreter erhob auf beiden Konferenzen hiergegen entschiedenen Widerspruch, wir hielten es aber für geboten, uns in der Angelegenheit noch in besonderer Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu wenden, in der wir ausführten:

„Wir würden in der fraglichen Verlegung des D-Zuges Danzig-Breslau eine wesentliche Verschlechterung unsrer Eisenbahnverbindung mit den für unsern Verkehr so wichtigen Plätzen Bromberg, Posen und Breslau erblicken und es nicht verstehen, wenn die Verbindung der Hauptstädte der drei Nachbarprovinzen Westpreußen, Posen und Schlesien nicht auf dem geradesten Wege, sondern auf einem immerhin ins Gewicht fallenden Umwege gesucht würde. Welchen Zeitverlust die Verbindung nach Süden hin über Marienburg für uns bedeutet, sehen wir am besten an der seit dem 1. Oktober 1902 eingerichteten Schnellzugverbindung über Marienburg nach Thorn: der morgens 8 Uhr hier abgehende Zug geht erst 9^{40} von Marienburg weiter, dieser „Schnell"-Zug braucht also für die etwa 50 km lange Strecke einschließlich der Aufenthalte in Dirschau und Marienburg 1 Stunde und 40 Minuten. Soweit wir unterrichtet sind, müßte die Abfahrtszeit des Schnellzuges Danzig-Breslau, wenn er über Marienburg geführt werden sollte, um mindestens 40 Minuten früher gelegt werden, als die jetzige.

Die Einrichtung des fraglichen Zuges haben wir in Gemeinschaft mit der Handelskammer Bromberg Jahre hindurch von der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung erbeten und wir sind ihr aufrichtig dankbar, daß unseren Wünschen jetzt Rechnung getragen ist. Die Verlegung auf die Weichselstädtebahn aber würden wir für nahezu gleichbedeutend mit einer Wiederentziehung des Zuges ansehen müssen. Deshalb bitten wir Ew. Excellenz einer solchen Maßnahme, sei es von welcher Seite sie immer beantragt werden möge, die Zustimmung versagen zu wollen."

Wir erhielten zu unserer Genugtuung unter dem 21. Januar 1903 den Bescheid, „daß die jetzt über Bromberg geleitete Schnellzugverbindung Danzig—Breslau auch ferner diesen Weg nehmen und nicht über die Weichselstädtebahn abgelenkt werden werde."

Aus den Kreisen, die auf häufigere Benutzung der zwischen Danzig und Berlin verkehrenden Nachtschnellzüge angewiesen sind, ist bei uns wiederholt Klage darüber geführt worden, daß es in diesen Zügen, selbst bei Benutzung der I. Wagenklasse, sehr oft an Schlafgelegenheit fehlt. Diese Gelegenheit hört auch in I. Klasse auf, sofern mehr als drei Personen in einem Abteil fahren müssen, was namentlich dann leicht vorkommt, wenn hohe Militärpersonen oder Beamte, denen die alleinige Benutzung eines Abteils zusteht, eins von den beiden in den Zügen überhaupt nur vorhandenen Abteilen I. Klasse in Anspruch nehmen und alle übrigen Reisenden I. Klasse dann auf die gemeinsame Benutzung des anderen angewiesen sind.

Nach unserem Dafürhalten sollte man Danzig als Provinzialhauptstadt bezüglich seiner Nachtzugverbindung ebenso behandeln wie das bezüglich anderer, in weiterer Entfernung von Berlin liegender Großstädte der Fall ist und für Schlafgelegenheit sorgen. Ob dies durch Einstellung eines Schlafwagens geschieht oder durch derartige Einrichtungen, daß sich in den Abteilen leicht Schlafplätze herstellen lassen, lassen wir dahingestellt. Wir sind im Sinne dieser Ausführungen unter dem 18. Februar 1903 bei der Königlichen Eisenbahn-Direktion vorstellig geworden und haben unter dem 6. März 1903 den Bescheid erhalten, daß in der Angelegenheit Erhebungen in die Wege geleitet sind.

IV. Speicherbahn.

Der Verkehr war nicht unerheblich größer als im Vorjahre; es wurden 15 556 Wagen übergeführt gegen 12 637 im Jahre 1901. Über die Rechnung geben wir die folgende gedrängte Übersicht:

Einnahme.

1. Anteil an den Überführungsgebühren	31 112,— Mk.
2. Zinsen von der Erneuerungsmasse	3 060,— „
3. Unvorhergesehene Einnahmen	71,85 „
Summe	34 243,85 Mk.

Ausgabe.

1.	Allgemeine Verwaltungskosten	4 019,50 Mk.
2.	Ausgaben für die Bahn	1 784,77 „
3.	Ausgaben für die Reparaturwerkstatt	126,69 „
4.	Löhne	3 982,81 „
5.	Versicherungsbeiträge	241,09 „
6.	Ausgaben für das Straßenpflaster	721,40 „
7.	Beitrag zu den Kosten der Speicherwache	1 383,68 „
8.	Für Benutzung der Straßen an die Kämmereikasse	2 198,39 „
9.	An die Kapitalansammlungsmasse der Korporation	19 785,52 „
	Summe	34 243,85 Mk.

Dem Unternehmen gehörten außer dem Bahnkörper

1.	Die von der Korporationskasse verwaltete Erneuerungsmasse von	90 000,— Mk.
2.	Die auf dem Grund und Boden der Königlichen Eisenbahnverwaltung erbaute Reparatur-Werkstatt im Versicherungswerte von	2 000,— „
3.	Inventarien und Materialien im Versicherungswerte von	5 567,87 „
		97 567,87 Mk.

V. Hafen.

Schuitenlake. An dem Ausbau der Schuitenlake ist im abgelaufenen Jahr so rüstig geschafft worden, daß die Fertigstellung des neuen Hafenteiles für den Herbst dieses Jahres zu erwarten steht.

Etwas weiter zurück ist die Anlage der Eisenbahnverbindung nach dem Holm. Es liegt das im wesentlichen daran, daß sich Schwierigkeiten bei dem für den Bahnbau erforderlichen Geländeerwerb auf dem linken Weichselufer ergeben haben. Es hat in größerem Umfang, als erwartet worden war, das Enteignungsverfahren eingeleitet werden müssen. Um den Bau der Bahn zu fördern, haben wir uns unter dem 24. September 1902 der Königlichen Eisenbahn-Direktion gegenüber damit einverstanden erklärt, daß während der Dauer des Schlusses der Weichselschiffahrt der Fluß in seiner ganzen Breite mit einer Transportbrücke überspannt werde und auf weiteren Antrag derselben Behörde unter dem 2. März 1903 damit, daß diese Transportbrücke auch noch nach Eröffnung der Weichselschiffahrt einige Monate stehen bleibt, sofern nur dafür Sorge getragen wird, daß der Verkehr größerer Fahrzeuge, für die die Brücke geöffnet werden muß, wenigstens stundenweise freigegeben wird.

Liegeplätze bei Weichselmünde. Die Kaiserliche Werft hatte uns den Wunsch ausgesprochen, die am unteren Ausgange der Schuitenlake befindliche Wasserfläche bis zum Fort Hamberger in einer Breite von 30 m in ausschließliche Benutzung zu nehmen, und zwar in ihrem oberen Teile sofort und in ihrem unteren nach Fertigstellung der Schuitenlake. Wir haben uns damit einverstanden erklärt, wenn uns als teilweiser Ersatz für die dem Handelsverkehr verloren gehenden Liegeplätze unterhalb der Redoute Hamberger bis zum Dampferanlegeplatz Weichselmünde neue Liegeplätze durch Schlagen von Dalben und Ausbaggerung der erforderlichen Wassertiefe hergestellt und diese Liegeplätze von der Zollverwaltung als regulativmäßige Lösch- und Ladeplätze anerkannt werden und sofern außerdem die Kaiserliche Marine-Verwaltung in Zukunft keinen Anspruch auf Überlassung der Liegeplätze längs des Forts Kronprinz erhebt. Unsere unter dem 31. Juli 1902 an den Herrn Provinzial-Steuer-Direktor gerichtete Bitte, die fraglichen Liegeplätze möchten, sofern es zu ihrer Herstellung kommt, als regulativmäßige Lösch- und Ladeplätze anerkannt werden, wurde unter dem 15. September 1902 von dem Herrn Finanzminister genehmigt, und auch die von der Kaiserlichen Marine-Verwaltung zu erfüllenden Bedingungen haben die Zustimmung des Herrn Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amtes gefunden.

Hafenbassin. In unsrem vorjährigen Bericht haben wir mitgeteilt, daß unsrem Antrage, das Hafenbassin zu Neufahrwasser auf 7,4 m zu vertiefen, bezüglich des östlichen Teiles der Nordseite

Folge gegeben worden ist. Auf unsre weitere Bitte, auch den westlichen Teil der Nordseite und die Südseite auf die bezeichnete Tiefe auszubaggern, erhielten wir von dem Herrn Regierungs-Präsidenten den Bescheid, daß die Fortsetzung der Baggerungen für das laufende Jahr in Aussicht genommen worden sei.

Krangebührentarif.

Der neue Krangebührentarif, von dem wir im vorigen Jahre berichteten, hat sich im allgemeinen bewährt. Nur die Zwangsbenutzung, welche der Tarif für den Dampfkran festsetzte, der vor der offenen Halle auf der Nordseite des Hafenbassins zu Neufahrwasser steht, erwies sich als undurchführbar, weil die unzureichende Beschaffenheit des Auslegers dieses Kranes ihn für größere Schiffe unbrauchbar macht. Unserem Antrage, die Zwangsbenutzung des Krans aufzuheben, hat die Königliche Eisenbahn-Direktion Folge gegeben.

Segeln im Hafenkanal.

Die Hafen-Polizei-Verordnung verbietet in § 15 das Segeln im Hafenkanal zu Neufahrwasser. Ausgenommen von diesem Verbot sind nur Böte. Seit dem Erlaß der Verordnung hat sich die Sachlage insofern geändert, als in den Hochseekuttern und in den Sportfahrzeugen eines hiesigen Segelvereins neue Typen gedeckter Böte aufgekommen sind, die zu einem großen Teile kleiner sind als z. B. die offenen Fahrzeuge der Helaer Fischer, denen aber, im Gegensatz zu diesen, dem Wortlaut der Hafen-Polizei-Verordnung gemäß, das Segeln im Hafenkanal untersagt sein würde. Daraus ergaben sich Klagen der Beteiligten, über die wir von dem Herrn Polizei-Präsidenten zur gutachtlichen Äußerung aufgefordert wurden. Wir haben uns dahin ausgesprochen, daß auch den gedeckten Fischer- und Sportfahrzeugen das Segeln im Hafenkanal in der Regel gestattet wird. Natürlich müsse es in Zeiten starken Hafenverkehrs dem Lotsenkommandeur unbenommen sein, den fraglichen Böten aufzugeben, daß sie die Segel ganz oder teilweise fortzunehmen und das Kreuzen im Hafenkanal zu unterlassen haben. Der Herr Regierungs-Präsident hat unter dem 24. April 1903 eine Polizei-Verordnung erlassen, die in einem Zusatz zu § 15 die Angelegenheit im Sinne unsres Gutachtens regelt.

Verlängerung des Weichseluferbahnkais.

Um einen namentlich für das Löschen und Laden von Hölzern bestimmten Platz, der für unsern Hafen ein dringendes Bedürfnis ist, zu gewinnen, haben wir die Königliche Eisenbahn-Direktion unter dem 29. November 1902 gebeten, das Weichseluferbahn-Kai nach oben hin zu verlängern. Wir erhielten unter dem 8. Dezember 1902 die Antwort, daß die Verlängerung des Bohlwerkes nach Süden hin um 60 m in Aussicht genommen sei, und daß nach Fertigstellung der Arbeit ein im Freibezirk stehender, wenig benutzter Dampfkrahn nach dem Weichselbahnhof überführt werden soll.

Verpachtung eines Uferstreifens an der Broschki'schen Straße.

Eine Kohlenfirma, deren Lagerhof an der Broschki'schen Straße liegt, beabsichtigt, eine Hebe- und Transportvorrichtung zwischen dem Ufer und ihrem Grundstück einzurichten und bedarf dazu der pachtweisen Überlassung eines zwischen der Straße und dem Ufer gelegenen Landstreifens, der dem Hafenfiskus gehört. Wir haben uns, befragt, ob der Pachtantrag zu genehmigen sei, zustimmend geäußert, weil wir der Meinung sind, daß es nur erwünscht sein kann, wenn sich in unsrem Hafen möglichst leistungsfähige Umschlagsvorrichtungen befinden.

Wellenbrecher in der Neufährer Mündung.

Wegen Herstellung eines Wellenbrechers in der Neufährer Mündung, einer Angelegenheit, über die sich bereits auf Seite 35 unseres Jahresberichtes für 1900 eingehendere Mitteilungen finden, sind wir auf's Neue bei dem Herrn Regierungs-Präsidenten vorstellig geworden. Es ist nunmehr das Projekt aufgestellt, den Wellenbrecher quer durch die Mündung etwa 650 m unterhalb der Plehnendorfer Schleuse am Fuße des Quellberges zu erbauen; an dieser Stelle ist mit dem bei der Ausbaggerung der toten Weichsel zwischen Gänskrug und der Mottlau-Mündung gewonnenen Baggerboden ein Damm bis zur Höhe von etwa 4 m unter Mittelwasser geschüttet worden. Der Damm soll aus zwei Pfahlreihen mit Steinschüttung auf einer Sinkstückunterlage bestehen und vom linken Ufer 155 m, vom rechten 60 m vorgebaut werden, so daß bei einer Gesamtbreite der Mündung von 275 m eine 60 m weite Öffnung freibleibt. Mit diesem Projekt, welches uns zur gutachtlichen Äußerung vorgelegt wurde, haben wir uns einverstanden erklärt und sprechen nur die Hoffnung aus, daß seine Ausführung so bald als möglich in die Wege geleitet werden möge.

Verkehr durch die Plehnendorfer Schleuse.

Bei dem Verkehr durch die Plehnendorfer Schleuse ergeben sich häufig Schwierigkeiten daraus, daß Schiffe, insbesondere Dampfer, welche von Danzig kommen, bereits dicht vor die Schleuse gelangt, diese nicht passieren können, weil sie von einem gleichzeitig von oben gekommenen Holztransport in Anspruch genommen wird. Der Dampfer muß dann seitwärts vor der Schleuse hinlegen, um die Ausfahrt des Holztransportes aus der Schleuse abzuwarten, und das gibt bei der außerordentlichen Enge der Zufahrtsstraße zur Schleuse häufig zu recht bedenklichen Verkehrsstörungen Anlaß. Abhilfe könnte diesem Übelstande werden, wenn den von Danzig nach der Schleuse fahrenden Schiffen durch ein optisches Signal, bei Dunkelheit etwa durch ein farbiges Licht, angegeben würde, ob die Durchfahrt durch die Schleuse frei ist.

Des weiteren ist uns aus Schiffahrtskreisen Beschwerde darüber zugegangen, daß die rote Laterne, welche in der Mitte der Rollbrücke über die Plehnendorfer Schleuse angebracht ist, nicht abgeblendet wird, wenn die Brücke abgerollt ist, und daß daher Schiffe, welche unter der geschlossenen Brücke passieren können, leicht in die Lage kommen können, auf das — bei geöffneter Brücke auf Land befindliche — rote Licht zuzuhalten und so in Gefahr kommen, aufzulaufen.

Wir haben den Herrn Regierungs-Präsidenten unter dem 21. Januar 1903 gebeten, das zur Abhilfe beider Übelstände Erforderliche zu veranlassen.

Lotsennachtdienst.

Angesichts der ungemein schwierigen Lage, in der sich unsre Stadt mit ihren Handels- und Schiffahrtsinteressen befindet, und der nach dem Maße ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit sehr erheblichen Aufwendungen, welche sie zur Zeit macht, um aus diesen Verhältnissen herauszukommen, ist es natürlich für uns von der größten Bedeutung, daß unser Hafen, abgesehen von dem der Fertigstellung sich nähernden Ausbau der Schuitenlake auch sonst im Wettbewerbe mit anderen Seehäfen nicht gar zu rückständig bleibt.

Sehr rückständig unter den heutigen Verkehrsverhältnissen, da für die Seeschiffahrt jede Zeitersparnis ausschlaggebende Bedeutung hat, ist es aber, daß in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang die auf unserer Reede ankommenden und ebenso die zum Ausgange seewärts fertigen Schiffe nicht mit Lotsen besetzt werden und daher die ganze Nacht auf der Reede oder im Hafen zwecklos verlieren.

Wir haben uns deshalb wiederholt mit Anträgen an die zuständigen Stellen wegen Einrichtung des Lotsennachtdienstes gewandt, über die in unsren früheren Jahresberichten näheres mitgeteilt ist, und wir erhielten zu unsrer Freude unter dem 11. Februar 1902 von dem Herrn Regierungs-Präsidenten den Bescheid, daß er die Einführung des Lotsennachtdienstes bei dem Herrn Handelsminister beantragt habe. Unter dem 31. Oktober 1902 ging uns aber von derselben Stelle die weitere Mitteilung zu, „daß in Folge der ungünstigen Finanzlage es nicht möglich gewesen sei, die Kosten für die Einrichtung des Lotsennachtdienstes in den Etat für 1903 einzustellen; dies werde voraussichtlich erst für das Jahr 1904 erfolgen können“. Es war das eine für uns unter den derzeitigen kritischen Erwerbsverhältnissen unsres Hafenplatzes sehr betrübende Nachricht. Wir haben die Angelegenheit demnächst zum Gegenstand eines Antrages für die Jahresversammlung des Deutschen Nautischen Vereins gemacht, und es ist uns dort von den Vertretern der Reichs- und Staatsbehörden, die an den Verhandlungen teilnahmen, die dringende Befürwortung unsres Wunsches zugesagt worden.

Hafenamt.

Den Herrn Polizei-Präsidenten haben wir unter dem 23. Oktober 1902 gebeten, für die Errichtung eines Dienstgebäudes für das Hafenamt einzutreten. Näheres über die Angelegenheit haben wir bereits in unserem vorigen Jahresbericht Seite 15 mitgeteilt.

Hafenbaukasse.

Unter dem 24. Juni 1902 teilte uns der Herr Regierungs-Präsident mit, dienstliche Interessen ließen es erwünscht erscheinen, die Hafenbaukasse von der hiesigen Kreiskasse abzutrennen und nach Neufahrwasser zu verlegen und fragte uns, ob und welche Bedenken hiergegen von uns geltend zu machen seien. Wir mußten uns gegen dieses Vorhaben namentlich deswegen aussprechen, weil die Hafenbaukasse seit Erlaß des neuen Hafengeldertarifes vom 1. November 1901 für den hiesigen Geschäftsverkehr eine besondere Bedeutung dadurch er-

langt hat, daß das neu eingeführte Holzlagergeld sowohl wie die Jahresabfindung, welche von den im hiesigen Hafen verkehrenden Binnenfahrzeugen nach diesem Tarif zu entrichten ist, an die Hafenbaukasse abgeführt werden muß. Für alle Zahlungsverpflichteten stelle daher, wie wir ausführten, die Verlegung eine große Unbequemlichkeit dar. Sollte aber, dieser Bedenken ungeachtet, die Verlegung doch beschlossen werden, so baten wir, anzuordnen, daß die bezeichneten Zahlungen für die Folge an die Königliche Polizeikasse abzuführen seien. Die Verlegung der Hafenbaukasse nach Neufahrwasser ist am 1. November 1902 erfolgt, unsren Bedenken gegen diese Verlegung aber dadurch — wenigstens teilweise — Rechnung getragen worden, daß die Erhebung des Holzlagergeldes vom 1. Januar 1903 der Königlichen Polizei-Kasse zugewiesen worden ist.

Hafengeldtarif.

Die Erörterungen über die Härten, welche der am 1. Januar 1902 in Kraft getretene neue Hafengeldtarif für die Binnenfahrzeuge und diejenigen seegehenden Fahrzeuge, welche auch dem Binnenverkehr dienen, enthält, und über die wir schon im vorigen Jahr ausführlich berichteten, haben auch noch während des ganzen Berichtsjahres angedauert. Wir haben an zuständiger Stelle eine Reihe von Abänderungsvorschlägen vorgetragen und in mehreren Denkschriften ausführlich begründet. Auf die Angelegenheit im einzelnen einzugehen, würde zu weit führen. Wir beschränken uns darauf, die Vorschläge in der Form, wie sie in unsrer letzten, vom 25. März 1903 datierten Denkschrift enthalten sind, mitzuteilen, indem wir nur zum besseren Verständnis vorweg bemerken, daß der Hafengeldertarif unter I das Seehafengeld, unter II das an der Einlage zu entrichtende Hafengeld (für jede Tonne Tragfähigkeit 2 Pfg. für mit Gütern der Klasse I und 1 Pfg. für leere oder mit Gütern der Klasse II beladene Fahrzeuge) und unter III die Jahresabfindung für Fahrzeuge, die dem Verkehr innerhalb des Hafens dienen (für jede Tonne Tragfähigkeit bei Dampfern 3,75 Mk. und bei Leichterfahrzeugen 20 Pfg.) festsetzt.

Unsre Anträge gehen nun dahin: 1. unter III den Satz für Leichterfahrzeuge von 20 auf 10 Pfg. herabzusetzen; 2. dem Tarif die Bestimmungen anzufügen: „Fahrzeuge, welche die Abgabe unter III entrichten, sind von den Abgaben unter II befreit. Fahrzeuge, welche die Abgabe unter I oder II entrichtet haben, unterliegen, wenn sie eine dem Hafenverkehr dienende Fahrt ausführen, für jede solche Fahrt einer Abgabe, die bei den nach I abgabepflichtigen Fahrzeugen 4 Pfg. für jede Netto-Registertonne und bei den nach II abgabepflichtigen Fahrzeugen 2 Pfg. für jede Tragfähigkeitstonne beträgt." Schließlich haben wir noch eine Abänderung in den Bestimmungen über die Zahlungsweise der Abgaben vorgeschlagen, die namentlich bezweckt, den Bordings- und Prahmbesitzern die Zahlung zu erleichtern.

Wir hoffen, daß diese Vorschläge die Zustimmung der beteiligten Ministerien finden werden.

Eisbruch.

Der Eisbruch war erforderlich vom 4. bis 27. Dezember 1902 und vom 18. bis 29. Januar 1903. Demgemäß ist die Eistaxe erhoben worden

Über die Verwaltungsrechnung für die Aufeisungsarbeiten geben wir folgende kurze Übersicht:

Die Masse für Aufeisungsarbeiten ist vom Jahre 1901 übernommen worden mit	33 466,74 Mk.
das Zinserträgnis war	1 137,87 „
an Eistaxe ging ein	9 817,48 „
die sonstigen Zuführungen zur Masse betrugen	6 819,55 „
	51 241,64 Mk.
dagegen betrug die Ausgabe	7 177,94 „
so daß zu 1903 ein Bestand abzuführen war von	44 063,70 Mk.

VI. Binnenschiffahrt.

Schleusentarife.

In unsrem Jahresbericht für 1900 haben wir (Seite 30) von den Verhandlungen berichtet, die wegen Umwandlung der für die Schiffahrtsabgaben auf der Elbinger Weichsel und dem Weichsel-Haff-Kanal bestehenden Tragfähigkeitstarife in reine Ladungstarife statt-

gefunden haben. Unter dem 20. Oktober 1902 ging uns nunmehr von dem Herrn Regierungs-Präsidenten der Entwurf von Ausführungsbestimmungen zu dem in Aussicht stehenden neuen Tarif zu, und es fand unter unsrer Beteiligung am 25. Oktober 1902 auf der Königlichen Regierung eine Besprechung des Entwurfes statt. Unsre Einwendungen gegen den Entwurf hatten namentlich das Ziel im Auge, die Berechnung und Erhebung der Abgaben dem Frachtführer so wenig zeitraubend wie möglich zu machen. Leider ist unsren Wünschen, die sich der Befürwortung des Herrn Regierungs-Präsidenten erfreuten, in den unter dem 26. November 1902 erlassenen Ausführungsbestimmungen in keiner Weise Rechnung getragen. In dem Tarifentwurf selbst hatten wir im Jahre 1901 namentlich die Einteilung der Güter in fünf Klassen beanstandet, und wir benutzten die Gelegenheit der oben erwähnten Besprechung vom 25. Oktober 1902, um nochmals für die Beibehaltung des bisherigen Zwei-Klassen-Systems mit allem Nachdruck einzutreten. Auch in dieser Frage ist aber in dem unter dem 10. Dezember 1902 veröffentlichten, vom 1. Februar 1903 an gültigen Tarif über unsre Wünsche zur Tagesordnung übergegangen, und es ist — wohl der Uniformität der Tarife auf den preußischen Wasserstraßen zu Liebe — ein Vier-Klassen-Tarif eingeführt worden mit den Einheitssätzen von 10, 8, 6 und 4 Pfg. für jede Tonne beförderter Güter, und von 0,2 Pfg. für jede Tonne Tragfähigkeit bei leeren Schiffen, während wir für den von uns empfohlenen Zwei-Klassen-Tarif die Sätze von 10 und 5 Pfg. unter völliger Abgabenfreiheit leerer Schiffe vorgeschlagen hatten.

Schiffseiche. Die Durchführung der unter dem 1. Mai 1900 erlassenen Schiffseichordnung für die Wasserstraßen des Regierungs-Bezirks Danzig hat sich als sehr schwierig erwiesen. Ursprünglich sollten die bisherigen Eichscheine und Meßbriefe der Binnenfahrzeuge vom 1. Mai 1902 ab ihre Gültigkeit verlieren. Da es sich aber mit Rücksicht auf die bei den Schiffseichbehörden eingetretene Geschäftsüberhäufung als unmöglich erwies, alle Schiffe bis zu dem festgesetzten Zeitpunkt nach der neuen Ordnung zu eichen, so wurde dieser Zeitpunkt auf unsre Bitte bis zum 1. Juli 1902 hinausgeschoben und die Durchfahrung einer Hebestelle ohne neuen Eichschein wurde durch eine unter dem 12. Juli 1902 erlassene Ausführungsbestimmung zu den Binnenschiffahrtstarifen erst vom 15. August 1902 ab unter Strafe gestellt, so daß ein Zwang, einen Eichschein zu besitzen, tatsächlich erst von diesem Tage an eintrat.

Über die nach der neuen Eichordnung vorgenommenen Eichungen gingen uns die mannigfachsten Klagen zu. Fast durchweg ergaben die Eichungen eine wesentliche Erhöhung der Tragfähigkeit der Fahrzeuge gegen die nach dem alten Meßverfahren festgesetzte Tragfähigkeit. In vielen Fällen waren ja zweifellos die Erhöhungen darauf zurückzuführen, daß in der Tat nach dem neuen Eichverfahren bei normal gebauten Schiffen die Tragfähigkeit genauer ermittelt wird, als nach dem früheren Meßverfahren. In einzelnen Fällen wurde aber nach dem neuen Verfahren eine so hohe Tragfähigkeit bestimmt, daß sie dem Schiff nur unter Gefahr des sofortigen Wegsinkens zugemutet werden könnte. So ist, um nur Ein Beispiel anzuführen, für einen Dampfer, dessen Tragfähigkeit nach dem alten Meßverfahren $93^1/_2$ Tonnen betragen sollte, bei der Eiche eine solche bis zu 222,7 Tonnen ermittelt worden, während der Dampfer im günstigsten Falle 165 Tonnen laden kann und tatsächlich selten mehr als $^2/_3$ dieser Tragfähigkeit auszunutzen im Stande ist. Um auch ein Beispiel für eine Verminderung der Tragfähigkeit anzuführen, sei erwähnt, daß einem Dampfer, der nach dem alten Meßverfahren 90 Tonnen Tragfähigkeit hatte, bei der Eiche nur eine solche bis zu 35 Tonnen zugesprochen wurde, während tatsächlich jene 90 Tonnen auch annähernd seine wirkliche Tragfähigkeit darstellen. Der Grund für diese abnormen Ergebnisse der Eiche liegt u. E. darin, daß die Eichordnung in zu einseitiger Weise auf normal gebaute Schiffe zugeschnitten ist, daß sie aber auf Besonderheiten der Bauart, wie sie vielfach durch die Natur unsrer östlichen Wasserstraßen bedingt wird — wir erinnern nur an die auf unsern Wasserstraßen ziemlich häufig vorkommenden Hinterraddampfer — keine Rücksicht nimmt. Wir richteten unter dem 16. Juli 1902 in Gemeinschaft mit dem Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft zu Königsberg und den Herren Ältesten der Kaufmannschaft zu Elbing eine Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen

Arbeiten, in der wir unter eingehenderer Darlegung der erhobenen Beschwerden um eine Revision der Eichordnung baten. Zu unsrem Bedauern wurde diese gemeinsame Eingabe unter dem 16. August 1902 abschlägig beschieden und zwar mit dem Hinweis darauf, daß die aus Eichordnung entstehenden Schwierigkeiten sich durch Erhebung der Schiffahrtsabgaben nach der Ladung, deren Inkrafttreten zum 1. Januar 1903*) in Aussicht genommen sei, sich ganz oder doch im wesentlichen erledigen würden.

Dieser Hinweis übersieht u. E., daß auch in dem neuen Tarif für die Schiffahrtsabgaben auf der Elbinger Weichsel und dem Weichsel-Haff-Kanal für die Erhebung der Abgabe nach der Tragfähigkeit noch Raum gelassen ist, nämlich in dem Abgabensatze von 0,2 Pfg. für die Tragfähigkeitstonne bei leeren Fahrzeugen (vergl. oben), bei einem „reinen" Ladungstarif allerdings eine Anomalie. Und was weit stärker ins Gewicht fällt: er übersieht, daß die Binnenschiffahrtsabgabe, die in unserem Hafen erhoben wird, nach der Tragfähigkeit bemessen ist und daß das schon der zur Erhebung kommenden Jahresabfindungssummen wegen (vergl. oben den Abschnitt V „Hafen") nicht anders geschehen kann. Da wir uns indessen nach den Erfahrungen, die wir mit unseren Eingaben in Angelegenheiten der Wasserstraßentarife gemacht haben, von einem Vortrag dieser Einwendungen keinerlei Erfolg versprechen durften, so haben wir zunächst von einer weiteren Verfolgung der Angelegenheit abgesehen.

Frachtstatistik.

Von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist angeregt worden, die durch das Erhebungsverfahren nach dem Ladungsgewicht auf Grund des neuen Abgabentarifs für die Wasserstraßen zwischen Weichsel und Haff notwendig gewordene Einsichtnahme der Frachtpapiere durch das Erheberpersonal zu einer Statistik der Frachtpreise zu benutzen. Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten zur Äußerung hierüber aufgefordert, mußten wir uns, dem einstimmig geäußerten Wunsche der von uns befragten Schiffahrttreibenden gemäß, gegen eine solche Frachtstatistik aussprechen. Man befürchtet davon einen wesentlichen Zeitverlust in der Expedition der Schiffe, der um so schwerer ins Gewicht fällt, als unsre Wünsche wegen einer Vereinfachung des Erhebungsverfahrens an den Schleusen, wie oben dargelegt, keine Berücksichtigung gefunden haben. Namentlich bei Ladungen, die aus einer Reihe verschiedener Positionen bestehen, würde nach Meinung der Beteiligten das Ausschreiben der Frachten aus den Ladungspapieren sehr zeitraubend sein und den Schiffen unliebsamen Aufenthalt verursachen.

Weichselstromschiffahrts-Kommission.

An der Bereisung der Weichsel durch die Stromschiffahrtskommission, die am 23. und 24. Juli 1902 stattfand, haben wir durch zwei Vertreter teilgenommen. Die Mitteilungen, welche der Kommission über die in den Jahren 1900 und 1901 ausgeführten und die im Jahre 1902 in der Ausführung begriffenen Bauten der Weichselstrombauverwaltung und die dafür aufgewendeten Mittel gemacht wurden, gaben ein Bild rührigen Fortschreitens auf dem Wege, dessen Ziel die Herstellung eines vollständig regulierten Stromes ist. Leider ist der Zustand des russischen Weichsellaufes zur Zeit noch ein solcher, daß von dort her der regulierten deutschen Strecke immer wieder Gefahren aus Versandungen drohen. Um so erfreulicher ist es, daß, wie die Strombereisung, welche der russische Verkehrsminister Fürst Chilkow im April 1903 in Begleitung einer Anzahl von Kommissaren unternahm, zeigt, die russische Regierung nunmehr ernstlich damit umzugehen scheint, auch auf der ihr gehörigen Stromstrecke bessere Verhältnisse zu schaffen.

VII. Einzelne Geschäftszweige.

a. Getreidehandel.

Probenahme.

Seit Einrichtung des Rangierbahnhofes Danzig l. T., also seit mehreren Jahrzehnten, sind von der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung auf unsern Antrag den Personen, welche mit der Probenahme von Getreide aus den angekommenen Waggons beauftragt werden, Erlaubniskarten zum Betreten des Bahnhofes ausgefertigt worden. Die Ausfertigung erfolgte auf unsern Antrag und war davon abhängig, daß der Probenehmer ein „Anerkenntnis"

*) Der Tarif ist, wie oben erwähnt, tatsächlich am 1. Februar 1903 in Kraft getreten.

unterzeichnete, in dem er sich zur Beobachtung bestimmt vorgeschriebener Vorsichtsmaßregeln verpflichtete. Die Karten lauteten auf ein Kalenderjahr und waren demgemäß alljährlich zu erneuern.

Die Erneuerung der mit Ende 1902 ablaufenden Karten machte die Königliche Eisenbahnverwaltung davon abhängig, daß außer dem von dem Probenehmer zu vollziehenden „Anerkenntnis" der Firmeninhaber als Arbeitgeber des Probenehmers eine Urkunde unterfertigte, in der er sich verpflichtete, die Haftpflicht zu übernehmen, falls seinem Angestellten durch das Betreten des Bahnkörpers ein Unfall zustoßen sollte und dem Eisenbahnfiskus, falls dieser wegen eines Haftpflichtfalles auf Grund irgend welcher gesetzlichen Bestimmungen in Anspruch genommen werden sollte, alle Entschädigungs- und Kostenbeträge zu erstatten, zu denen er im Wege des Prozesses verurteilt werden oder im Wege des Vergleiches sich verbindlich machen sollte.

Eine Reihe von Firmeninhabern unterschrieben die ihnen vorgelegte Urkunde. Einige aber lehnten in der Erwägung, daß die Haftpflicht sie mit Verbindlichkeiten belasten kann, die ihre Leistungsfähigkeit oder doch den aus dem Geschäftsbetriebe erwarteten Nutzen übersteigen, die Unterzeichnung ab und versuchten zunächst, bei einer Versicherungsgesellschaft Deckung gegen die ihnen angesonnene Haftpflichtübernahme zu finden.

Dieser Versuch war indessen vergeblich, da es sich um eine Art der Versicherung handelte, die sich in die bei den Versicherungsgesellschaften üblichen Formen nicht recht einfügte. Es mußte deshalb nach einem Wege gesucht werden, wie der Forderung der Königlichen Eisenbahn-Verwaltung Genüge geleistet werden könne, ohne dem einzelnen Firmeninhaber unverhältnismäßig große Verbindlichkeiten aufzuerlegen. Es wurde zunächst versucht, die Verbindlichkeit des Einzelnen auf eine von uns geleitete Gemeinschaft der Getreideempfänger zu übertragen. Da sich aber die hierfür erforderliche Einstimmigkeit der Beteiligten nicht herbeiführen ließ, so ist schließlich eine Lösung der Frage durch Bildung einer Garantiegesellschaft mit beschränkter Haftung zu stande gekommen. Diese Gesellschaft hat der Königlichen Eisenbahnverwaltung gegenüber die Haftpflicht übernommen, und die Königliche Eisenbahn-Direktion hat sich mit dieser Regelung der Sache einverstanden erklärt.

b. Mehl- und Kleiehandel.

Begriff „Kleie".

In Verfolg einer Anregung der Handelskammer Graudenz wünschte der Deutsche Handelstag eine Äußerung seiner Mitglieder über den Begriff „Kleie". Die Handelskammer Graudenz hat ihn dahin definiert, daß unter Kleie ein Produkt zu verstehen sei, welches die Rückstände eines marktgängig gereinigten Getreides nach Ausscheidung des Mehles enthalte, während auf landwirtschaftlicher Seite die Neigung besteht, in dieser Definition das Wort „marktgängig" durch das Wort „mahlfertig" zu ersetzen. Wir haben es abgelehnt, zu der von der Handelskammer Graudenz aufgeworfenen Frage Stellung zu nehmen. Was zunächst den Begriff „mahlfertig" betrifft, so ist dessen Inhalt ein sehr verschiedener, je nachdem es sich um Flach- oder Hochmüllerei handelt. Die Hochmüllerei zieht vor der Vermahlung durch Schäl-, Spitz-, Bürstmaschinen und Trieure aus dem marktgängigen Getreide eine Menge von Bestandteilen, die die Flachmüllerei in mehr oder minder großem Umfange mit vermahlt. Der Begriff „mahlfertig" ist also ein so unbestimmter, daß er sich zur Verwendung in einer Definition nicht wohl eignet. Auch wird es hiernach nicht als eine „Verfälschung" der Kleie anzusehen sein, wenn der Hochmüller die auf seinen Trieuren und sonstigen Maschinen gewonnenen Abgänge des marktgängigen Getreides, wie Bruchkörner, Keime und dergleichen, die zum größten Teile Bestandteile des Getreides selbst sind, diesem, nachdem die Vermahlung bis zu einem gewissen Stadium vorgeschritten ist, wieder beimengt. Andrerseits produziert aber allerdings die Hochmüllerei in nennenswertem Umfange Kleie, die frei von diesen Beimengungen ist, indem sie für die auf ihren Maschinen gewonnenen Abgänge anderweite Verwendung sucht. Angesichts dieser Sachlage sind wir der Meinung, daß sich eine scharfe Umgrenzung des Begriffs „Kleie" nicht geben läßt. Wir können aber auch ein Bedürfnis nach einer solchen

Umgrenzung nicht anerkennen, da der Grad der Reinheit des Getreides, aus dessen Vermahlung die Kleie gewonnen ist, seinen zutreffenden Ausdruck in dem Preis findet, den der Käufer für die Kleie bewilligt.

c. Zuckerhandel.

Brüsseler Konvention.

Nach § 8 der Brüsseler Konvention soll Vorsorge getroffen werden, daß prämiierter Zucker, der im Durchgangsverkehr durch ein Vertragsland geht, die Vorteile des Vertrages auf dem Bestimmungsmarkte nicht genießt, und es sollen in dieser Hinsicht von der ständigen internationalen Kommission, welche die an der Konvention beteiligten Staaten eingesetzt haben, Vorschläge gemacht werden. Ob diese Vorschläge nicht eine solche Gestalt gewinnen, daß sie den jetzt recht lebhaften Ausfuhrverkehr russischen Zuckers über unsern Hafen unmöglich machen, läßt sich noch nicht übersehen. Augenblicklich wird ja allerdings dieser Transitverkehr durch den deutsch-russischen Handelsvertrag geschützt, nach welchem der gegenseitige Verkehr durch keinerlei Einfuhr- oder Ausfuhrverbote gehemmt und auch die freie Durchfuhr nicht verweigert werden darf. Allein dieser Vertrag ist jederzeit mit einjähriger Frist kündbar und die Sicherheit, daß uns unser Transitverkehr mit russischem Zucker erhalten bleibt, immer nur auf ein Jahr gegeben. Wir haben deshalb den Herrn Handelsminister unter dem 5. April 1903 gebeten, dafür Sorge zu tragen, daß jene Vorschläge, von welchen der § 8 der Brüsseler Konvention spricht, eine unsren Interessen entsprechende Form erhalten.

d. Holzhandel.

Verteilung der Holzlagerplätze.

Unsrer Bitte, die alljährliche Verteilung der Holzlagerplätze entgegen dem Plane, sie dem Herrn Hafenbauinspektor zu übertragen, wie bisher dem Herrn Polizei-Präsidenten zu belassen, worüber wir im vorigen Jahre ausführlich berichtet haben, ist Folge gegeben worden.

Holzhafen bei Bohnsack.

Trotz der erheblichen Aufwendungen, welche schon für den Holzhafen bei Bohnsack gemacht worden sind, erweisen sich doch weitere Verstärkungen noch als erforderlich. Insbesondere zeigt es sich, daß es notwendig ist, eine größere Anzahl der Pfähle, welche die Lagerplätze nach der Schiffahrtsstraße hin abgrenzen, durch Dalben zu ersetzen. Wir beabsichtigen, mit diesen Arbeiten zu beginnen, sobald die dazu erforderliche Genehmigung des Herrn Regierungs-Präsidenten eingetroffen ist und hoffen, daß nach dieser neuen Verstärkung der Holzhafen allen Ansprüchen gewachsen sein wird, und daß namentlich dann die Wiederholung solcher Katastrophen, wie sie bereits einmal im Winter 1899/1900 und nun leider, wenn auch in erheblich geringerem Umfange, wieder im abgelaufenen Winter eingetreten ist, ausgeschlossen sein wird.

Sturmflut Dezember 1902.

Wieder haben nämlich, wie im Dezember 1899, die Dezemberstürme große Massen von Holz auf Land geworfen, die nur unter Aufwendung großer Kosten — sie belaufen sich auf insgesamt etwa 20000 Mk. — wieder flott zu machen sind. Wie schon 1899 haben wir auch diesmal wieder mit den Beteiligten eine Vereinbarung getroffen, nach welcher die erforderlichen Aufräumungsarbeiten unter der Oberleitung eines von uns beauftragten Holzbrakers vorgenommen und die Kosten auf die Interessenten verteilt werden.

Holzhandelsgebräuche.

Auf Veranlassung der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft haben im Jahre 1902 mehrfache Konferenzen der am ostdeutschen Holzhandel in stärkerem Maße interessierten Handelsvertretungen stattgefunden, um einheitliche Handelsgebräuche für den ostdeutschen Holzhandel zu kodifizieren. Leider haben diese Konferenzen ein nahezu negatives Ergebnis gehabt: es gelang nicht, für eine auch nur nennenswerte Anzahl von einzelnen Usancen des Holzhandels eine Übereinstimmung herbeizuführen. Wir sind nunmehr in Erwägungen darüber eingetreten, ob es wohl angängig erscheint, zunächst die unmittelbar an dem Holzimport auf der Weichsel beteiligten Handelsvertretungen zu einer gemeinsamen Feststellung von Handelsgebräuchen zu vereinen und hoffen, auf diesem Wege dem in Berlin vergebens erstrebten Ziele einen Schritt näher zu kommen.

e. Handel mit Mineralölen.

Polizei-Verordnung.

Von dem Herrn Ober-Präsidenten ging uns eine Polizei-Verordnung über den Verkehr mit Mineralölen zur gutachtlichen Äußerung zu. Bedenken erregte uns im wesentlichen nur die Bestimmung, daß für die Aufbewahrung der flüchtigsten Öle in Mengen bis zu 15 kg in den Geschäftsräumen der Kleinhändler Blechgefäße vorgeschrieben werden, die zum Abfüllen der Flüssigkeit mit einem Hahne versehen sind. Solche Blechkannen haben sich bisher im Großhandel so wenig bewährt, daß sie von den Fabriken nur zur Versendung benutzt werden, wenn es der Käufer ausdrücklich verlangt; die Fabriken pflegen aber in solchem Falle keine Gewähr für Leckage zu übernehmen. Die Regel ist die Versendung in Glasballons. Das Blech, wenn nicht außen und innen stark verzinkt, rostet sehr bald und oft siebartig durch; die Löcher sind aber meist so klein, daß sie dem Auge nicht auffallen. Dagegen wird ein Riß in der Glasflasche leicht bemerkt und zwingt zur Auswechslung der Flasche. Was den Abzapfhahn betrifft, so ist bei so flüchtigen Flüssigkeiten wie z. B. Benzin und Ligroin, die hier in Betracht kommen, ein dichter Abschluß mit Abfüllhähnen nicht zu erreichen. Die Flüssigkeit wird beständig in kleinen Mengen herabtropfen, andauernd verdampfen und der Aufbewahrungsraum wird beständig mit Gasen gefüllt und deshalb die Explosionsgefahr viel größer sein, als bei Aufbewahrung in Flaschen. Wir haben aus diesen Erwägungen heraus gebeten, es bei der bisher zugelassenen Aufbewahrung in Glasflaschen zu belassen

f. Reederei.

Quarantänevorschriften.

Von dem Herrn Regierungs-Präsidenten ging uns der Entwurf von Vorschriften über die gesundheitliche Behandlung der einen deutschen Hafen anlaufenden Seeschiffe zur gutachtlichen Äußerung zu. Wir mußten namentlich die Bestimmung des Entwurfes beanstanden, daß die an Bord befindlichen Kranken, soweit es der beamtete Arzt zur Verhütung der Verbreitung einer gemeingefährlichen Krankheit oder sonst im I n t e r e s s e d e r ö f f e n t l i c h e n G e s u n d h e i t für erforderlich hält, auszuschiffen sind. Wir haben gebeten, die gesperrt gedruckten Worte zu streichen, weil sie dem deskretionären Ermessen des Gesundheitsbeamten einen zu weiten Spielraum lassen. Ferner haben wir die in den §§ 15 und 17 enthaltene Bestimmung beanstandet, daß „das Löschen und Laden zu Wasser" dem verdächtigen Schiffe vom beamteten Arzte unter bestimmten Voraussetzungen gestattet werden kann, da bei dieser Bestimmung offensichtlich nur an Hamburger Verhältnisse gedacht ist, wo das Löschen und Laden zu Wasser, bei dem das Schiff sich an den zahlreich mitten im Wasser vorhandenen Dalben festmacht, in großem Umfange stattfindet, während in unserem Hafen und in zahlreichen anderen kleineren Häfen in der Hauptsache nur nach und vom Lande gelöscht und geladen wird. Wir haben daher gebeten, entweder das Wort „zu Wasser" zu streichen oder einen Zusatz zu machen, wonach es der Polizeibehörde vorbehalten bleibt, Ausnahmen von den fraglichen Bestimmungen zuzulassen. Schließlich haben wir noch darauf hingewiesen, daß in dem Entwurf eine Bestimmung darüber fehlt, in welcher Weise ein Schiff für Kosten und Aufenthalt entschädigt werden soll, wenn die sanitären Maßnahmen, denen es unterworfen wird, sich als unbegründet erweisen.

Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage.

Die gesetzliche Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage ist im Laufe der letzten Jahrzehnte eine immer schärfere geworden. Das hat zur Folge gehabt, daß die Reeder in steigendem Umfange in ihre Konossemente Klauseln aufnahmen, durch die sie sich von der ihnen gesetzlich obliegenden Haftung befreiten. Die Schwierigkeiten, die sich für die Ablader aus dieser Lage der Dinge ergaben, waren Anlaß, daß auf Grund einer von den hanseatischen Handelskammern herausgegebenen Denkschrift sich im abgelaufenen Jahre eine größere Zahl von Handelsvertretungen mit der Angelegenheit beschäftigten. Die von diesen Handelskammern vorgeschlagene Regelung der Frage geht dahin, daß 1. vertragsmäßige Beschränkungen der Haftung des Reeders für ordnungsmäßige Fürsorge für die Seetüchtigkeit, gehörige Ausrüstung, Bemannung und Verproviantierung des Schiffes und für ordnungsmäßige Empfangnahme, Stauung, Behandlung, Bewachung und Ablieferung der Güter für nichtig erklärt werden, und daß 2. der Reeder von der Haftung für Verschulden hinsichtlich der Führung

und des Betriebs des Schiffes befreit wird. Mit der unter 1 vorgeschlagenen unbedingten Haftung des Reeders für kaufmännisches Verschulden seiner Angestellten sind wir durchaus einverstanden. Wenn aber in diesem Punkte zwingendes Recht geschaffen wird, so sollte man sich nach unsrer Meinung auch mit dem im zweiten Teile vorgeschlagenen dispositiven Rechte bezüglich der Befreiung des Reeders von der Haftung für nautisches Verschulden seiner Angestellten nicht begnügen, sondern hier ebenfalls zum Schutze des Reeders vor ungerechtfertigten Ansprüchen des Abladers zwingendes Recht schaffen. Der Reeder nimmt augenblicklich in dieser Beziehung eine vollständige Ausnahmestellung ein. Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (§ 831 Abs. 1 Satz 2) ist niemand für die Handlungen seiner Angestellten verantwortlich, wenn ihn kein Verschulden in deren Auswahl trifft. Erst seit Anfang des vorigen Jahrhunderts ist hierin durch Entscheidungen englischer Gerichtshöfe eine Änderung herbeigeführt, der sich allmählich die kontinentalen Gesetzgebungen angeschlossen haben.

Der oben mitgeteilte Vorschlag der hanseatischen Handelskammern kam in der Vollversammlung des Deutschen Handelstages vom 19. März 1903 zur Verhandlung. Wir hatten dazu den Antrag gestellt, dem Reeder durch Gesetz die Haftung für nautisches Verschulden seiner Angestellten abzunehmen; der hanseatische Vorschlag fand indessen die Zustimmung der Mehrheit des Handelstages.

Befähigungsnachweis für Seeschiffer und Seesteuerleute.

Die Bestimmungen über die Ausbildung und die Berechtigungen der Kapitäne und Steuerleute sowie der Seemaschinisten der Handelsflotte werden zur Zeit von den beteiligten Reichsbehörden einer Umarbeitung unterzogen. Dieser Umstand gab uns Veranlassung, bei dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe wegen einer Abänderung der §§ 8 und 10 der „Bekanntmachung, betreffend den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf deutschen Kauffahrteischiffen" vom 6. August 1887 vorstellig zu werden. Der § 8 dieser Bekanntmachung lautet: „Um zur Steuermannsprüfung zugelassen zu werden, ist erforderlich die Zurücklegung einer auf den Ablauf des vollendeten fünfzehnten Lebensjahres folgenden, mindestens fünfundvierzig-monatigen Fahrzeit zur See, von welcher mindestens vierundzwanzig Monate entweder als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen, davon zwölf Monate auf einem Segelschiffe, oder als Obermatrose in der Kaiserlichen Marine, und zwar mindestens zwölf Monate auf See gehenden, mit voller Takelage versehenen Schiffen oder Fahrzeugen zugebracht sein müssen."

Nach § 10 der Bekanntmachung ist die Zulassung als Steuermann die Voraussetzung für die Zulassung zur Schifferprüfung.

Es geht daraus hervor, daß nur der auf einem deutschen Kauffahrteidampfer Steuermann und Kapitän werden kann, der mindestens zwölf Monate als Vollmatrose auf Segelschiffen gefahren hat, und da niemand als Vollmatrose auf Segelschiffen eine Stellung findet, der nicht schon als Schiffsjunge und Leichtmatrose auf Segelschiffen gefahren hat, so bedeutet dies also, daß der angehende Seesteuermann, auch der, welcher später nur auf Dampfern zu fahren beabsichtigt, trotzdem praktisch seine ganze Fahrzeit bis zur Steuermannsprüfung auf Segelschiffen zurücklegen muß; denn von den $3^3/_4$ Jahren (fünfundvierzig Monaten) Fahrzeit zur See geht ein Jahr auf die Schiffsjungenzeit, ein Jahr auf die Zeit als Leichtmatrose, das dritte Jahr auf die Zeit als Vollmatrose, und die dreiviertel Jahre auf die überschießenden Zeiten der einzelnen Reisen, die ja nie gerade mit den runden zwölf Monaten übereinstimmen werden.

Die Folge dieser Bestimmung ist also einerseits, daß junge Steuerleute, die gerade vom Examen kommen, in den weitaus meisten Fällen keine Erfahrung im Dampferdienst haben, obwohl sie beabsichtigen, fortan nur noch auf Dampfern zu fahren, und andrerseits die Unmöglichkeit für die Ostsee-Reederei, sich ihre Schiffsoffiziere selbst heranzuziehen.

Die erstgenannte Folge ist schon unangenehm genug.

Mag der Segelschiffsdienst auch, wie seine Verteidiger behaupten, mehr den Charakter stählen, oder bessere Navigateure ausbilden, beides übrigens recht bestreitbare Behauptungen, so kann niemand leugnen, daß der junge Steuermann, der nur Segelschiffsdienst kennt, auf

einem Dampfer eine recht klägliche Rolle spielt. Nicht nur, daß ihm jede Warenkenntnis fehlt, jede Erfahrung in Bezug auf die Stauung der oft sehr komplizierten Ladungen, jede Kenntnis der Maschine, der er in Vertretung des Kapitäns Befehle erteilen soll; auch in Bezug auf die Navigation pflegt er, auf einen Dampfer versetzt, zunächst zu glauben, daß Schiff laufe auf Schienen — ein Selbstvertrauen, das schon mancher Reeder mit schweren Havarien hat bezahlen müssen. Erst allmählich lernen die vom Segelschiff kommenden Leute die viel gefährlichere Navigierung des Dampfers kennen, um so gefährlicher wegen der Schnelligkeit der Fortbewegung, wegen der Einwirkung der Schraube auf das Ruder beim Manövrieren, wegen des Einflusses des Stahls auf die Kompasse, und überhaupt wegen der größeren Kompliziertheit des ganzen Mechanismus und der größeren Schnelligkeit des Betriebes auch im Hafen.

Kann nun aber die Nordsee-Reederei mit ihren vielen größeren Dampfern diese jungen Leute in den unteren Offizierstellen, wo sie noch wenig Verantwortung tragen, allmählich ausbilden, um sie dann später, gut vorgebildet, in die verantwortungsreicheren Stellen zu befördern, so ist dies den Ostsee-Dampfern nicht möglich, wo meist nur ein, höchstens zwei Offiziere an Bord sind. Selbst wo zwei Offiziere gefahren werden, muß dann der zweite meist die Stelle ausfüllen, die bisher, sehr zum Vorteil des Schiffes bei der Behandlung der Ladung, und auch bei der Unterstützung des Kapitäns in der Navigierung, mit alten, erfahrenen Bootsleuten besetzt wurden.

Es ist daher für die Ostsee-Reederei außerordentlich wichtig, daß die jungen Steuerleute, die direkt von der Navigationsschule kommen, vorher Erfahrung im Dampferdienst haben; dies ist aber nur dadurch zu erreichen, daß die Notwendigkeit fortfällt, vor dem Steuermannsexamen als Matrose auf Segelschiffen zu fahren.

Die andere Seite der Frage ist aber die bei weitem schwerer wiegende.

Während im Nordseegebiet die Segelschiffahrt sich immerhin noch gut zu behaupten gewußt hat, ist sie im Ostseegebiet fast vollständig verschwunden. Die Zahlen der Reichsstatistik (Neue Folge, Band 137, Abt. 1) zeigen, daß, während im Nordseegebiet im Jahre 1901 noch halb so viel Seglertonnen auf jede Dampfertonne kommen wie im Jahre 1891, im Ostseegebiet dieses Verhältnis nur noch ein Achtel so groß ist als zehn Jahre früher. Sie zeigen aber ferner, wie sehr sich auch das absolute Verhältnis verringert hat. Im Jahre 1891 kamen in der Ostsee 1,24 Seglertonnen auf jede Dampfertonne, in der Nordsee nur 0,88, 1901 dagegen in der Ostsee nur noch 0,16, in der Nordsee noch 0,43. Es kommt aber ferner dazu, daß sich unter den 30 507 Seglertonnen der Ostsee nach Ausweis des gleichen Heftes der „Statistik des Deutschen Reiches“ nur eine ganz verschwindende Anzahl größerer Schiffe befand, und nur solche können junge Leute nehmen, die sich ausbilden wollen. Aber selbst diese größeren Schiffe sind meistens alte hölzerne Segler, auf denen die Unterkunft so fragwürdig und deren Erhaltungszustand manchmal so mangelhaft ist, daß ihnen Eltern nur ungern ihre Söhne anvertrauen mögen.

Diese Zustände haben zur Folge, daß eine sehr bedeutende Anzahl von tüchtigen Elementen in den Ostseehäfen, die wegen des väterlichen Berufs oder aus Neigung sonst zur Seemannslaufbahn bestimmt erscheinen, sich dieser überhaupt nicht zuwenden, da sie gezwungen wären, behufs ihrer Ausbildung in den Nordseehäfen Stellung zu nehmen. Soweit sie aber die größeren Kosten und Unbequemlichkeiten, die damit verknüpft sind, nicht scheuen, sind sie der Ostseereederei meist dauernd verloren, da sie naturgemäß bei denjenigen Reedereien und von demjenigen Heimatshafen aus weiter dienen, wo sie ihre Laufbahn angefangen haben.

Auch in der Nordsee genügt übrigens die vorhandene Segelschiffstonnage nicht mehr zur Ausbildung des Ersatzes an Schiffsoffizieren. Der deutlichste Beweis hierfür ist die Einrichtung des Schulschiffes des Deutschen Schulschiffvereins und der beiden Kadettenschulschiffe des Norddeutschen Lloyd. Diese Hilfsmittel sind der Ostseereederei einerseits aus finanziellen Gründen verschlossen, andrerseits sind die praktischen Seeleute an der Ostsee in überwiegender Zahl der Ansicht, daß solche Schulschiffe und Kadettenschulschiffe vielleicht geeignet sind,

Offiziere für die großen Passagierdampfer, vielleicht auch wohl noch tüchtige Navigateure zu erzielen, nicht aber brauchbare Steuerleute für Frachtdampfer. Es erscheint sogar fraglich, ob die Fahrzeit auf diesen Schiffen auch nur dem Wortlaut der oben angeführten Bekanntmachung vom 6. August 1887 entspricht.

Das beste Mittel nun, den natürlichen Ersatz an jungen Seeleuten in den Ostseehäfen wieder der deutschen Reederei und insbesondere der Ostseereederei zuzuführen, ist unsres Erachtens die Beseitigung der Forderung der Segelschiffsausbildung für solche Steuerleute und Kapitäne, welche später nur auf Dampfern fahren wollen. Ein derartiger Schritt wäre durchaus keine Neuerung. In England ist er schon vor einer langen Reihe von Jahren aus der gleichen Notwendigkeit heraus getan, und es hat sich bis jetzt noch nicht eine einzige Stimme erhoben, welche ihn für fehlerhaft hielte und wieder zurücktun wollte. Selbstverständlich erhalten solche Steuerleute und Kapitäne, welche nur auf Dampfern ausgebildet sind, auch nur die Berechtigung, auf Dampfern als Steuerleute und Kapitäne zu fahren.

Hervorgehoben werden muß übrigens, daß nach der erwähnten „Bekanntmachung" vom 6. August 1887 die ehemaligen Offiziere der Kaiserlichen Marine, die ja nur noch auf Dampffahrzeugen ausgebildet werden, das Recht haben, in der Kauffahrteiflotte sowohl Dampfer als auch sogar Segelschiffe zu führen.

Auf Grund dieser Erwägungen haben wir den Herrn Minister für Handel und Gewerbe gebeten, dahin zu wirken, daß in dem oben angeführten § 8 die Worte „davon zwölf Monate auf einem Segelschiffe" sowie weiterhin die Worte „mit voller Takelage versehenen" gestrichen werden, dafür aber der Paragraph den Zusatz erhält: „Soll durch die Prüfung auch die Befähigung, als Steuermann auf Segelschiffen zu fungieren, erworben werden, so muß der Prüfling von den mindestens 24 Monaten, welche er als Vollmatrose auf Kauffahrteischiffen zugebracht haben muß, mindestens zwölf Monate auf einem Segelschiffe gewesen sein, und sofern es sich um einen Obermatrosen in der Kaiserlichen Marine handelt, muß das See gehende Schiff oder Fahrzeug, auf welchem er mindestens zwölf Monate gewesen sein muß, mit voller Takelung versehen gewesen sein." Die Vorsteherämter in Königsberg und Memel schlossen sich unsrer Eingabe an. Der Herr Minister teilte uns unter dem 17. Juli 1902 mit, daß unsre Eingabe in geschäftsmäßige Behandlung genommen worden sei; ein sachlicher Bescheid steht aber zur Zeit noch aus.

Englische Leuchtfeuerabgaben.

In unsrem vorigen Jahresbericht glaubten wir der Hoffnung Ausdruck geben zu können, daß die Frage der Ermäßigung der englischen Leuchtfeuerabgaben eine unsren Wünschen entsprechende Lösung finden werde. Diese Hoffnung ist leider nicht in Erfüllung gegangen. Wie uns das Auswärtige Amt unter dem 23. April 1903 mitteilte, ist seitens des englischen Board of Trade eine Kommission mit der Untersuchung der Frage betraut worden; diese Kommission hat ihre Aufmerksamkeit insbesondere auch den Klagen aus den Kreisen derjenigen Schiffseigentümer zugewendet, deren Schiffe lediglich zwischen den baltischen Häfen und England verkehren. Sie ist aber zu dem Ergebnis gelangt, „daß es unbillig wäre, Schiffe, welche einem bestimmten Verkehr dienen, deshalb weniger zu belasten, weil sie von ihren Eigentümern nicht auch zu anderem Verkehr benutzt werden. Jede unterschiedliche Behandlung würde gegen das Prinzip des Gesetzes verstoßen und Grund zu Klagen für andere Schiffseigentümer bieten." Unter diesen Umständen glaubt sich das Auswärtige Amt von weiteren Schritten in der Angelegenheit keinen Erfolg versprechen zu können.

VIII. Verschiedenes.

Wechselproteste.

In den alten Landesteilen Preußens dürfen nach den bestehenden Bestimmungen Wechselproteste nur von 9 Uhr vormittags bis 6 Uhr abends erhoben werden; für die neueren Landesteile gibt es entweder gar keine oder abweichende Bestimmungen. Um diesem verschiedenartigen Zustande ein Ende zu machen, ist vorgeschlagen worden, die in den alten Landesteilen bestehende Bestimmung auf die ganze Monarchie unter Verlängerung der Protestzeit

bis abends 7 Uhr auszudehnen. Wir haben uns, vom Herrn Handelsminister zur gutachtlichen Äußerung aufgefordert, unter dem 29. April 1903 für Beibehaltung der in den alten Landesteilen geltenden Protestzeit ausgesprochen, indem wir darauf hinwiesen, daß in vielen Geschäften die Tätigkeit sich gegen 6 Uhr abends ihrem Ende zuneigt.

Verfahren im Wechselstempelsteuer-Prozeß.

Über das Verfahren im Wechselstempelsteuer-Prozeß werden Klagen erhoben, die dahin gehen, daß selbst bei kleinen Fehlern, die lediglich auf Unkenntnis der einschlägigen Bestimmungen zurückzuführen sind, und bei kleinsten Steuerbeträgen eine Vorladung vor das Königliche Steueramt erfolgt und ein Verhör vorgenommen wird, als ob es sich um einen schweren Kriminalfall handele (ob der Beschuldigte verheiratet ist, wieviel Kinder er hat, ob Vermögen vorhanden ist usw.). Wir schlugen in einer Eingabe vom 23. März 1903 vor, es bei leichten Fehlern dabei bewenden zu lassen, daß bei dem Beschuldigten angefragt wird, ob er sich des ihm zur Last gelegten Vergehens schuldig bekennt und bereit ist, die gesetzliche Strafe zu entrichten. Wir erhielten unter dem 15. April 1903 vom Herrn Finanzminister den Bescheid, daß in den bestehenden Bestimmungen eine Vorladung des Beschuldigten nur dann vorgeschrieben ist, wenn zur Beurteilung des Straffalles eine Vernehmung des Beschuldigten „erforderlich“ erscheint. Dieser bestehende Rechtszustand sei den beteiligten Steuerbehörden in Erinnerung gebracht und ihnen zugleich aufgegeben worden, in Wechselstempelsachen besonders zu prüfen, ob die bloße schriftliche Erklärungsforderung anzuwenden sei.

Kammer für Handelssachen.

Die Geschäftszunahme bei der hiesigen Kammer für Handelssachen hat vom 1. Januar 1903 an die Errichtung einer zweiten Kammer erforderlich gemacht. Wir haben bei unsrer Vorschlagsliste für die durch die Einrichtung der neuen Kammer erforderliche Vermehrung der Handelsrichter namentlich die Vertreter der Industrie berücksichtigt.

Dem mehrfach geäußerten Wunsche nach einer Vereinfachung des Verfahrens für die Ernennung der Handelsrichter beabsichtigt der Herr Handelsminister nach einem uns zugegangenen Erlaß in der Weise Folge zu geben, daß die Handelsvertretungen vor dem Beginn jedes Geschäftsjahres eine der doppelten Zahl der Handelsrichter und der Stellvertreter entsprechende Anzahl von Personen wählen und daß aus dem so gebildeten Verzeichnis behördlicherseits in jedem Einzelfall die erforderliche Auswahl getroffen wird. Wir haben uns im allgemeinen mit dem in Aussicht genommenen Verfahren einverstanden erklärt. Nur scheint es uns entbehrlich, daß in die alljährliche Vorschlagsliste auch diejenigen Handelsrichter und stellvertretenden Handelsrichter aufgenommen werden, deren Amtsdauer für das Geschäftsjahr, für welches die Vorschläge erfolgen, weiterläuft. Wir haben deshalb die Bitte ausgesprochen, das in Aussicht genommene Verfahren dahin abzuändern, daß alljährlich die doppelte Zahl der Handelsrichter und stellvertretenden Handelsrichter vorzuschlagen ist, abzüglich derjenigen Stellen, für welche in dem laufenden Geschäftsjahr eine Neubesetzung voraussichtlich nicht erforderlich sein wird.

Handelsregister.

Seit dem 1. Januar 1900 werden uns, den bestehenden Bestimmungen gemäß, von dem Königlichen Amtsgericht vierteljährlich die Veränderungen des Handelsregisters mitgeteilt. Wir haben uns nunmehr eine vollständige Abschrift des Handelsregisters herstellen lassen und halten es auf Grund dieser Mitteilungen auf dem laufenden, so daß auf unsrem Bureau ein Duplikat des Handelsregisters zur Einsichtnahme offen liegt.

Kaufmannsgerichte.

Der Gesetzentwurf über die Kaufmannsgerichte hat in dem Kreise der Beteiligten eine sehr verschiedene Aufnahme gefunden. Während die eine Seite sich entschieden gegen die Schaffung eines neuen Sondergerichts wendet und eine Abstellung der Mißstände, die zu dem Verlangen nach Einrichtung von Kaufmannsgerichten geführt haben, durch eine Verbesserung und Beschleunigung des Verfahrens vor den Amtsgerichten herbeigeführt zu sehen wünscht, hält die andere Seite die Kaufmannsgerichte für nützlich und zweckmäßig. Wir neigen uns auf die letzte Seite, ohne damit aber sagen zu wollen, daß wir die im Gesetzentwurf vorgesehene Angliederung der Kaufmannsgerichte an die Gewerbegerichte für die unbedingt beste Lösung der Frage halten; wir verhehlen uns vielmehr nicht, daß auch die von vielen Seiten empfohlene Angliederung an die Amtsgerichte sehr viel für sich hat. — Die Angelegenheit hat

in der letzten Plenarversammlung des Deutschen Handelstages eine sehr eingehende Behandlung erfahren, und es darf gehofft werden, daß die dort geäußerten Wünsche zu einer Umarbeitung des Entwurfs, der voraussichtlich den neu zu wählenden Reichstag beschäftigen wird, führen werden.

Börsengesetz. Daß das Börsengesetz in seiner jetzigen Gestalt dringend reformbedürftig ist und daß vor allem diejenigen Bestimmungen eine Abänderung erfahren müssen, welche die Grundlage gebildet haben für eine bisher nicht dagewesene Rechtsunsicherheit des Verkehrs und für eine geradezu einen Hohn auf jede Rechtsordnung darstellende Verletzung von Treu und Glauben, das dürfte nachgerade kaum noch von irgend welcher Seite mehr geleugnet werden. Als Mindestmaß dessen, was zur Zeit unbedingt erreicht werden muß, haben wir, einer Resolution der Berliner Kaufmannsältesten zustimmend, die folgenden Bestimmungen bezeichnet:

1. Das Recht, die Erfüllung einer Verbindlichkeit aus börsenmäßigen Termingeschäften gegenüber einer ins Börsenregister eingetragenen Partei zu verweigern, ist denjenigen zu versagen, die zur Zeit des Geschäftsabschlusses berufsmäßig Börsen- oder Bankiergeschäfte betrieben haben oder zum Besuch einer Börse zugelassen waren. 2. Das aus §§ 50 und 60 des Börsengesetzes oder § 764 des Bürgerlichen Gesetzbuchs hergeleitete Recht die Erfüllung einer Verbindlichkeit zu verweigern, muß zeitlich auf sechs Monate begrenzt werden. 3. Die nach §§ 50 und 61 des Börsengesetzes untersagten Termingeschäfte müssen insofern den in §§ 762 bis 764 des Bürgerlichen Gesetzbuchs geregelten Spiel- und Wett-Geschäften gleichgestellt werden, als die Rückforderung des einmal Geleisteten auszuschließen ist. 4. Bei Anfechtung von Geschäften in Waren oder Wertpapieren muß der Anfechtende verpflichtet werden, sich die Gewinne aufrechnen zu lassen, welche ihm aus anderen — während der gleichen Zeit mit derselben Stelle abgeschlossenen — börsenmäßigen Termingeschäften erwachsen sind. 5. Nicht als börsenmäßige Termingeschäfte gelten Zeit- oder Lieferungsgeschäfte, welche zwischen Erzeugern oder Verarbeitern oder in das Handelsregister eingetragenen gewerbsmäßigen Händlern solcher Waren auf Grund von Bedingungen abgeschlossen worden sind, die von den Staats-Aufsichtsbehörden mit Zustimmung des Bundesrats für Lieferungsgeschäfte (§ 326 des B. G.) festgesetzt oder genehmigt sind.

Wir hoffen, daß dem neuen Reichstag alsbald nach seinem Zusammentritt eine wenigstens diesen Forderungen Rechnung tragende Vorlage zugehen wird.

Kartell-Enquete. Für die zur Zeit im Reichsamt des Innern stattfindende Enquete über die Kartelle haben wir, dem uns durch den Herrn Ober-Präsidenten erteilten Auftrage des Herrn Handelsministers gemäß, eine Reihe von Sachverständigen zur Vernehmung vorgeschlagen.

Genossenschaftswesen. Die Klagen über die Schädigungen von Handel und Gewerbe durch das Genossenschaftswesen, die früher nur vereinzelt an uns gelangt sind, mehrten sich zuletzt so, daß wir uns für verpflichtet hielten, dem Herrn Handelsminister Vortrag über die Angelegenheit zu halten. Wir heben aus unsrer, vom 2. September 1902 datierten Eingabe das Folgende hervor:

„Zwar ist es in erster Linie der Handels- und Gewerbestand nicht sowohl von Danzig als vielmehr der übrigen kleineren und mittleren Städte der Provinz, der sich durch das Genossenschaftswesen bedrängt fühlt, es kann aber bei den engen Beziehungen, in denen diese Städte hinsichtlich ihres wirtschaftlichen Lebens mit der Provinzialhauptstadt stehen, nicht ausbleiben, daß die schwierige Lage von Handel und Gewerbe in jenen Städten sich auch hier bemerkbar macht; daneben wird aber Handel und Gewerbe Danzigs direkt geschädigt durch die hier befindliche Filiale der Neuwieder Landwirtschaftlichen Central-Genossenschaftskasse. Die Kasse ist allerdings der Form nach Aktien-Gesellschaft, in Wahrheit aber stellt sie lediglich die Gesamtheit aller Raiffeisen-Genossenschaften dar. Wir kommen auf diese eigentümliche Verquickung von Genossenschaft und Aktien-Gesellschaft später noch eingehender zurück.

Bevor wir aber zu unseren Darlegungen schreiten, wollen wir nicht unterlassen, hervorzuheben, daß wir keineswegs grundsätzliche Gegner der Genossenschaften sind; wir verkennen im Gegenteil durchaus nicht den richtigen Grundgedanken, der in dem Genossenschaftswesen liegt: die Vereinigung kleinerer selbständiger Existenzen zu gemeinschaftlichen wirtschaftlichen Zwecken. Und wir haben auch dagegen nichts einzuwenden, daß der Staat das Genossenschaftswesen fördert, soviel er kann, falls nur diese Förderung sich darauf beschränkt, durch Schaffung geeigneter gesetzlicher Formen für die Genossenschaften diesen die Bahn frei zu machen, wie das durch die Gesetze vom 4. Juli 1868 und 1. Mai 1889 geschehen ist. Nicht näher erörtern wollen wir die Frage, ob die Förderung des Genossenschaftswesens, die mit der Gründung der Preußischen Central-Genossenschaftskasse beabsichtigt worden ist, wirklich eingetreten ist. Äußerlich, das wollen

wir nicht bestreiten, hat diese Gründung allerdings ein gewaltiges Anwachsen des Genossenschaftswesens zur Folge gehabt; ob aber, weil die Kreditgewährung an die Genossenschaften, die die Hauptaufgabe dieses Staatsinstituts ist, dem Grundgedanken der Genossenschaften, der Selbsthilfe, entgegenarbeitet, das Genossenschaftswesen nicht an innerer Kraft eingebüßt hat, was ihm an äußeren Umfang zugewachsen ist, das dürfte eingehenderer Untersuchung wert sein.

Nicht zweifelhaft scheint uns allerdings die Beantwortung dieser Frage für die Provinzen Westpreußen und Posen zu sein. Hier, wo der nationale Kampf wogt, ein Kampf, in dem der Pole auf sich allein angewiesen ist, hat augenscheinlich dieser Umstand seine Kraft auf allen Gebieten, auf denen sich dieser Kampf abspielt, gestärkt, und nicht zum wenigsten auf wirtschaftlichem, während die Unterstützung, die gerade auf diesem Gebiete das Deutschtum durch die Unterstützung mit staatlichen Geldmitteln erfahren hat, nach der Ansicht vieler einsichtigen Beurteiler, vielfach lähmend auf die Tatkraft der deutschen Bevölkerung einwirkt.

Mag dem aber sein, wie ihm wolle: Eine höchst unerwünschte Wirkung hat jedenfalls die materielle Unterstützung des Genossenschaftswesens in den Provinzen Westpreußen und Posen gehabt; es ist das die mehr und mehr fortschreitende Verdrängung des deutschen gewerblichen Mittelstandes durch die Genossenschaften. Dieser Mittelstand saß bisher, Handel und Handwerk betreibend, in den kleineren Städten unsrer Provinz als geschlossene deutsche Bevölkerungsgruppe und bildete in der die Stadt umwohnenden polnischen Bevölkerung eine Zentralstelle deutscher Gesittung und deutschen Gewerbfleißes, von der aus man hoffen konnte, auch die polnische Umgebung allmählich, wenn auch nicht der deutschen Umgangssprache, so doch dem deutschen Staatsgedanken zu gewinnen. Lehrt es doch die Kolonisationsgeschichte auf jedem Blatt: überall sind es die Städte als die Mittelpunkte nationalen Lebens, die in das umgebende Land die nationale Kultur tragen, denn der als Kolonist angesiedelte Bauer ist mit seiner Arbeit zu sehr an die Scholle gebunden, als daß seine nationale Bedeutung auch nur entfernt an die des gewerbtreibenden Städtebewohners heranreichen könnte.

Dieser deutsche Mittelstand aber ist infolge des Umsichgreifens des Genossenschaftswesens in den letzten Jahren mehr und mehr zurückgegangen. Besonders schwer leidet er unter den Raiffeisenschen Genossenschaften, und hier fällt ganz besonders ins Gewicht die Förderung, die diese Genossenschaften durch die Ansiedlungskommission erfahren. Diese Förderung ist nicht nur eine direkte, darin bestehende, daß diese Kommission grundsätzlich und, soweit uns bekannt, vertragsmäßig mit den Raiffeisen-Genossenschaften arbeitet, sondern sie fördert sie auch indirekt dadurch, daß sie ihren Ansiedlern die Verpflichtung auferlegt, nur mit diesen Genossenschaften zu arbeiten. So findet, wie Gut um Gut in die Hände der Ansiedlungskommission und von dieser an die Ansiedler übergeht, Hand in Hand eine Zurückdrängung des gewerblichen Mittelstandes statt. Vorher war das Gut bei den deutschen Kaufleuten und Gewerbtreibenden der nächsten Stadt Abnehmer von Düngemitteln, von landwirtschaftlichen Geräten und Maschinen, von Saatgut, von Kolonial- und Materialwaren usw., seine Geldgeschäfte besorgte es bei dem Kaufmann der nächsten größeren Stadt und es setzte einen Teil seiner Produkte wieder an die ab, von denen es seine Bedürfnisse bezog, und für den Überschuß, der auf weitere Entfernungen versandt werden muß, um an den Konsumenten zu gelangen, war der Händler mit Getreide oder Vieh u. s. w. in der nächsten Stadt der Abnehmer. All dieser lebendige persönliche Verkehr hört mit einem Schlage auf, sobald das Gut in die Hände der Ansiedlungskommission übergeht: an die Stelle der deutschen Stadtbewohner tritt die unpersönliche Genossenschaft, und jenen, aus ihrem Nahrungsstande gesetzt, bleibt vielfach nichts, als dem Osten den Rücken zu kehren und in dem gewerbreicheren Westen ihren Unterhalt zu suchen. Weit gefehlt wäre es, zu glauben, daß es sich bei dieser Abwanderung nur um deutsche Kaufleute handele: gerade auch der deutsche Handwerker leidet unter dem Genossenschaftswesen. Kann der Ansiedler doch von der Genossenschaft so gut wie alles beziehen, seien es Artikel des Kleinbedarfs, wie in einem uns mitgeteilten Falle, wo es sich um Milchkannen handelt, die früher von dem Klempner in der benachbarten Stadt entnommen wurden und die die Genossenschaft vermöge der engen Verflechtung, die die Raiffeisen-Genossenschaften wie ein enges Netz über das ganze Reich gezogen haben, jetzt — so weit uns bekannt — im großen in einer westdeutschen Fabrik herstellen läßt, seien es, wie in einem anderen uns bekannt gewordenen Falle, landwirtschaftliche Maschinen, wegen deren sich früher der Gutsbesitzer an den kleinen Fabrikanten in der Stadt wandte, während sie jetzt ebenfalls von großen mittel- und westdeutschen Fabriken im ganzen gekauft werden.

Wie anders dagegen auf polnischer Seite! In bewußter Weise unterstützt der polnische Landwirt den städtischen polnischen Mittelstand durch Überweisung von gewerblichen Aufträgen und Abnahme seiner Waren, und die Folge dieses verschiedenen Verhaltens auf deutscher und polnischer Seite ist, daß in einer Reihe von Städten, wo früher das Deutschtum überwog, jetzt das Polentum an seine Stelle getreten ist. Ein Beispiel aus jüngster Zeit bietet eine unsrer kleineren Provinzstädte, in der, soweit wir unterrichtet sind, infolge Wegzugs einer Reihe ins Gewicht fallender deutscher Steuerzahler, die den für die Deutschen ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen gewichen sind, die früher deutsche Mehrheit der Stadtvertretung einer polnischen Platz gemacht hat.

Schließlich muß noch hervorgehoben werden, daß es vielleicht nicht so sehr das Überwuchern des Genossenschaftswesens in Westpreußen und Posen an sich ist, welches das Deutschtum in diesen Provinzen gefährdet, als die mancherlei Mißbräuche, die sich außerdem noch an das Genossenschaftswesen geheftet haben. Gesetzlich sind die Einkaufsgenossenschaften nur befugt, an ihre Mitglieder zu verkaufen, die Verkaufsgenossenschaften nur befugt, von ihren Mitgliedern zu kaufen. Nur soweit die Genossenschaften diese Beschränkungen innehalten, stehen ihnen die mannigfachen steuerlichen Vergünstigungen zu, die ihnen das Gesetz gewährt. Es sei hier nicht untersucht, ob diese Vergünstigungen nicht angesichts der schweren staatlichen und kommunalen Lasten und Abgaben, die der Einzelgewerbtreibende zu tragen hat, zu weit gehen. Das aber steht außer Zweifel

daß jene Beschränkungen in der mannigfachsten Weise umgangen werden. Zunächst geschieht das in einfachster Weise dadurch, daß die Einkaufsgenossenschaft an außerhalb Stehende nicht selbst, sondern durch eins ihrer Mitglieder verkauft, und daß andrerseits die Verkaufsgenossenschaft wenig danach fragt, ob die Produkte, die sie von einem Genossen erwirbt, in seinem eignen Wirtschaftsbetrieb hergestellt sind oder nicht, beides Verfahrungsweisen, die, wie uns berichtet wird, stark im Schwunge sind. Außerordentlich begünstigt wird aber dieses Verfahren durch die Verquickung der Raiffeisen-Genossenschaften mit ihrem Zentralinstitut, der Neuwieder Landwirtschaftlichen Centraldarlehnskasse. Diese ist als Aktien-Gesellschaft hinsichtlich ihres Einkaufes und Verkaufes an keine Beschränkung gebunden, und so hindert sie also nichts, sofern sie als Verkaufsinstitut auftritt, Waren zu kaufen, die von keinem Genossenschaftsangehörigen produziert sind, und sofern sie als Einkaufsinstitut fungiert, hinsichtlich ihres Abnehmers die Frage, ob er Mitglied einer Raiffeisen-Genossenschaft ist, ganz außer Betracht zu lassen. Einer Produktiv- oder einer Einkaufsgenossenschaft, die außerhalb ihres gesetzlichen Wirkungskreises arbeiten will, ist dies also in bequemster Weise dadurch ermöglicht, daß sie sich dazu der Neuwieder Aktiengesellschaft bedient. Diese Proteusnatur des ganzen Concerns, um dieses moderne Wort zu gebrauchen, den man unter dem Namen Raiffeisen zusammenfaßt — auch die Neuwieder Landwirtschaftliche Centraldarlehnskasse mit ihren Filialen führt allenthalben diesen Namen — macht es so außerordentlich schwer, konkrete Fälle ungesetzlichen Handelns aktenmäßig nachzuweisen. Und was das schlimmste ist und den Gewerbtreibenden, der sich durch das Wirken der Raiffeisengesellschaft bedrängt fühlt, erbittern muß, ist, daß es im Grunde sein in Form von Steuern entrichtetes Geld ist, mit dem diese Gesellschaft alimentiert wird. Denn wenn auch gesetzlich die Preußische Centralgenossenschaftskasse Geld nur an Verbände von Genossenschaften ausleihen darf, so fließt es doch indirekt aus dieser Kasse weiter der Neuwieder Aktiengesellschaft zu, da Aktionäre dieser Gesellschaft, abgesehen von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern, nur Raiffeisen-Genossenschaften sein dürfen. Kann man es dem deutschen Gewerbtreibenden, dessen ihm in Form von Steuern entzogenes Geld zu einem Teile seinen schärfsten wirtschaftlichen Bedrängern, den Raiffeisengenossenschaften mit ihrer Spitze der Neuwieder Aktiengesellschaft, zu äußerst billigem Zinsfuß zur Verfügung gestellt wird, verdenken, wenn er den ungleichen Kampf als aussichtslos aufgibt und ihn seinem polnischen Nachfolger überläßt, der von seinen Landsleuten in jeder Weise Förderung erfährt?"

Unsre an diese Darlegungen geknüpfte Bitte, die Angelegenheit genauerer Prüfung zu unterziehen und für Abhülfe zu sorgen, hatte den Erfolg, daß am 22. Dezember 1902 unter dem Vorsitze des Herrn Landwirtschaftsministers in Berlin eine Konferenz stattfand, zu welcher wir auf Einladung Delegierte entsandt hatten. Als Ergebnis der Konferenz kann angesehen werden, daß festgestellt worden ist, es seien in der Tat eine Reihe von Übelständen aus der Erweiterung des Geschäftskreises der Raiffeisengenossenschaften über ihren ursprünglichen Rahmen hinaus erwachsen und es sei insbesondere der deutsche gewerbliche Mittelstand in den zweisprachlichen Landesteilen von der Konkurrenz dieser Genossenschaften empfindlich betroffen worden. Es darf daher angenommen werden, daß von einer Erweiterung der Tätigkeit der Raiffeisengenossenschaften durch Errichtung neuer Kaufhäuser, genossenschaftlicher Bäckereien und ähnlicher Einrichtungen abgesehen, sowie daß nach Möglichkeit die bestehenden Veranstaltungen dieser Art in Privatbesitz übergeführt werden werden und endlich, daß die Ansiedlungskommission fortan, soweit das möglich ist, den Bedarf für ihre Ansiedlungsgüter an landwirtschaftlichen Maschinen, Geräten und anderen Gegenständen dieser Art bei dem Gewerbtreibenden der Nachbarschaft beschaffen und auf die Besorgung von außerhalb verzichten wird. Durch diese Maßnahmen wird allerdings nur den Beschwerden des deutschen gewerblichen Mittelstandes in den zweisprachlichen Provinzen abgeholfen werden; daß aber der deutsche Großhändler in Getreide, Düngemitteln usw. von der in Berlin abgehaltenen Konferenz irgend welchen Vorteil haben wird, ist leider nicht anzunehmen.

Die Handelskammer Bromberg hat infolgedessen die Einrichtung einer ständigen Kommission der Handelskammern Posens und Westpreußens angeregt, welche die Tätigkeit der Genossenschaften ständig verfolgen und über die gewonnenen Erfahrungen berichten soll. Wir haben, der Aufforderung der Handelskammer Bromberg, Folge leistend, dieser Kommission einen Vertreter zugeordnet.

Unfallversicherungsgesetz.

Die aus der Initiative des Reichstages hervorgegangene Abänderung des Unfallversicherungsgesetzes, nach welcher an Stelle des Umlageverfahrens das Kapitaldeckungsverfahren eingeführt worden ist, stellt eine schwere, unsres Erachtens durch nichts gerechtfertigte Belastung aller den gewerblichen Berufsgenossenschaften zugehörigen Betriebe dar. Es gingen uns aus den verschiedensten Kreisen Klagen über die exorbitante Erhöhung der Umlagebeiträge für die Unfallversicherung zu. Wir haben deshalb einer in der Plenarversamm-

lung des Deutschen Handelstages vom 19. März 1903 vorgelegten Resolution zugestimmt, in welcher die baldige Wiederaufhebung der fraglichen Neuerung gefordert wird.

Gebührenordnung für kaufmännische Sachverständige. Die zuletzt im Jahre 1875 revidierte Gebührentaxe für die vereideten kaufmännischen Sachverständigen zu Danzig erwies sich, wie wir aus Klagen, die wegen ihrer Anwendung an uns gelangten, ersahen, in mehreren Punkten der Abänderung bedürftig. Wir haben deshalb eine Umarbeitung der Taxe vorgenommen, bei der nicht nur die bemängelten Punkte geändert, sondern in gründlicher Umarbeitung eine den geänderten Verhältnissen entsprechende neue „Gebührenordnung" aufgestellt worden ist.

Neue Gewichtsstücke. Eine uns von dem Herrn Handelsminister zugegangene Anfrage, welche Stellung wir zu der von einigen Seiten angeregten Einführung von 125- und 250-Grammgewichten einnähmen, haben wir, den Wünschen der von uns befragten Kreise des Kleinhandels gemäß, im Sinne der Befürwortung dieser Anregung beantwortet. Wünschenswert erscheint es allerdings, daß die neuen Gewichtsstücke sich in ihrer Form so wesentlich von den Gewichtsstücken zu 100 und 200 g unterscheiden, daß Verwechslungen ausgeschlossen sind. Es ist dies unsres Erachtens dadurch zu erreichen, daß sie aus Eisen hergestellt und, im Gegensatz zu den letztgenannten Stücken, mit einem Knopf versehen werden.

IX. Angelegenheiten der Korporation.

Verschiedenes. In unser Kollegium hat der Tod eine schmerzliche Lücke gerissen: am 27. Februar 1903 verstarb nach längerer Krankheit, die ihn schon seit Monaten aus unsrem Kreise fernhielt, Herr Robert Otto. Wir werden dem Dahingegangenen ein treues Gedächtnis bewahren.

Unserm Vorsitzenden, der am 15. Februar 1902 sein siebzigstes Lebensjahr vollendete, haben wir in einer Adresse den Glückwunsch der Korporation dargebracht.

Herr Geheimer Kommerzienrat Damme, unser früherer langjähriger Vorsitzender, hat uns für unser Sitzungszimmer eine wertvolle Uhr geschenkt. Ihr Schlag wird uns in allen Zeiten des hervorragenden Mannes gedenken lassen, der seine ganze Kraft für das Wohl unserer Korporation eingesetzt hat.

Für die Vervollständigung der Ausstattung der Diele unsres Amtsgebäudes hat unser Korporationsmitglied Herr L. Gieldzinski auch im verflossenen Jahre unermüdlich weiter Sorge getragen.

Rechnungslegung 2c. Die Rechnung für 1901 wurde in der Generalversammlung vom 2. Dezember 1902 entlastet und der Voranschlag für 1903 festgestellt. Der Hauptvoranschlag schließt in Einnahme und Ausgabe mit 35 860 Mk., der Voranschlag für die durchlaufenden Rechnungen in Einnahme und Ausgabe mit 355 540 Mk., so daß sich ein Gesamtvoranschlag für 1903 in Einnahme und Ausgabe von 391 400 Mk. ergab.

Die Korporationsrechnung für 1902 lautet in gedrängter Übersicht wie folgt:

Einnahme.

Tit.	I.	Zinsen vom Kapitalvermögen	10 670,55	Mk.
„	II.	Haus Langenmarkt 45	1 052,75	„
„	III.	Aufnahmegebühren	288,—	„
„	IV.	Gebühren für Atteste	64,—	„
„	V.	Börsenbeiträge	9 733,—	„
„	VI.	Börsenstandmiete	3 640,—	„
„	VII.	Börsenschrankmiete	263,—	„
„	VIII.	Verkauf von Drucksachen	204,15	„
„	IX.	Korporationsbeiträge	17 394,03	„
„	X.	Außerordentliche Einnahmen	76 397,18	„
		Summe der Verwaltungs-Einnahmen	119 706,66	Mk.

Ausgabe.

Tit.	I.	Gehalte und Remunerationen	16 857,69 Mk.
„	II.	Beiträge und Zuschüsse	2 658,45 „
„	III.	Beschaffung von Verkehrsübersichten usw.	1 241,50 „
„	IV.	Börsenmiete	5 640,— „
„	V.	Ausgaben für den Artushof	363,64 „
„	VI.	„ „ das Haus Langenmarkt 45	2 290,97 „
„	VII.	„ „ „ „ „ 43	3 273,40 „
„	VIII.	Bureaubedürfnisse, Insertionen, Drucksachen	2 464,72 „
„	IX.	Bibliothek, Zeitungen, Zeitschriften	564,39 „
„	X.	Außerordentliche Ausgaben einschließlich Vermögensanlagen	113 171,64 „
		Summe der Verwaltungs-Ausgaben	148 526,40 Mk.

Das Vermögen der Korporation betrug Ende 1902 . . . . . . 88 651,61 Mk.
bestehend in:

1. angenommenem Wert des Grundstücks Langenmarkt 45	15 000,— Mk.
2. Kapitalfonds (Hypotheken und Effekten)	361 002,16 „
	376 002,16 Mk.
ab: besondere Massen als Passiva zu 1903	287 350,55 „
wie oben	88 651,61 Mk.

gegen 86 712,17 Mk. im Vorjahre. Außerdem gehört der Korporation der mit 39 170,22 Mk. zum Jahre 1903 abgeführte Bestand des Pensionsfonds, welcher in den Passiven enthalten ist.

Von den mit dem Korporationsvermögen verwalteten Vermögensmassen sind die kleineren unter den außerordentlichen Einnahmen und Ausgaben enthalten. Ueber die Verwaltungs-Rechnung des Speicherbahn-Unternehmens ist in Abschnitt IV, über diejenige für das Eisbrechunternehmen in Abschnitt V eine kurze Übersicht gegeben.

Die Speicherbewachung verursachte einen Aufwand von	4 129,— Mk.
während die Einnahmen nur betrugen	2 735,32 „
so daß aus den Mitteln der Speicherbahn ein Zuschuß erforderlich war von	1 393,68 Mk.

Die Stromwache hatte an

Einnahmen:	Übernahme des Kapitalbestandes vom Jahre 1901	10 175,— Mk.
	Zinsen	274,55 „
	Beiträge	2 287,90 „
		12 737,45 Mk.
Ausgaben:	Gehälter	1 441,80 Mk.
	Unkosten	284,20 „
	Abführung des Kapitalbestandes zum Jahre 1903	11 011,45 „
	wie oben	12 737,45 Mk.

Korporationsmitglieder.

Zu unserer Korporation gehörten am Anfang des Jahres 1902	352 Mitglieder,
es traten hinzu	10 „
und schieden aus	11 „
so daß am Anfange des Jahres 1903 vorhanden waren	351 Mitglieder.

X. Angelegenheiten der uns anvertrauten Stiftungen.

a. Kabrunsche Stiftung.

Kabrunsche Stiftung.

Die Mittel der Stiftung dienen zur Unterhaltung einer Handelsfachklasse an der Oberrealschule zu St. Petri und Pauli. Das Vermögen der Stiftung betrug Ende 1902 177 280,51 Mk., wobei der Wert des Hauses Hundegasse 10 und Hintergasse 42 mit 120 000 Mk.

angenommen ist. Außerdem gehört der Stiftung die Umbaumasse für das Stiftungsgebäude; sie betrug Ende 1902 1097,65 Mk. An den Magistrat wurde als Erträgnis der Stiftung für 1902 der Betrag von 8291,58 Mk. abgeführt.

b. Kabrunsches Legat.

Kabrunsches Legat.

Der Vermögensbestand war Ende 1901 . . . . 56 638,08 Mk.
Ende 1902 betrug er . . . . 54 879,68 „

Aus dem Einkommen des Legats sind 3862,80 Mk. zur Anschaffung von Kunstwerken verwendet worden.

c. Kaufmännischer Unterstützungsfonds.

Kaufm. Unterstützungsfonds.

Vermögensbestand Ende 1901 . . . . 24 320,78 Mk.
„ „ 1902 . . . . 24 422,93 „

Aus der Zinseneinnahme von 997,25 Mk. wurden an 18 verschiedene Personen Unterstützungen in Beträgen von 20 bis 120 Mk. verteilt.

XI. Seeschiffer-Armenkasse.

Seeschiffer-Armenkasse.

Vermögensbestand Ende 1901 . . . . 49 056,68 Mk.
„ „ 1902 . . . . 49 515,86 „

Der Vorstand hat uns die Rechnung gelegt und ist durch uns entlastet worden.

II.

Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt

im Jahre 1902.

I. Getreidehandel.

Ausweislich der nachfolgenden Übersicht der Bestände, Zufuhren und Abladungen sind nach Danzig zugeführt worden (t zu 1000 kg):

	Vom Inlande:	vom Auslande:	zus. 1902:	1901:	1900:	1899:
Weizen:	34 137	32 403	66 540	46 656	93 132	63 698
Roggen:	37 536	17 744	55 280	26 119	49 080	63 677
Gerste:	23 272	9 303	32 575	42 689	29 686	25 284
Hafer:	33 600	2 982	36 582	40 477	30 329	24 667
Hülsenfrüchte und Mais:	7 886	30 563	38 449	35 583	36 595	38 244
Ölsaaten:	16 219	18 256	34 475	23 041	21 609	29 600
zus. 1902:	152 650	111 251	263 901	—	—	—
1901:	168 141	46 424	—	214 565	—	—
1900:	187 396	73 035	—	—	260 431	—
1899:	173 435	71 750	—	—	—	245 170

Nach den uns zugänglich gewordenen Anschreibungen verteilen sich die Zufuhren ausländischer Herkunft auf die einzelnen Verkehrsgebiete wie folgt:

Es kamen:	1902:	1901:	1900:	1899:
a) von polnischen Bahnstationen .	5 751	1 646	3 024	7 123
b) von russischen „ .	75 394	21 850	47 267	30 757
c) von den österreichisch-galizischen und rumänischen Eisenbahnen .	6 405	9 116	12 083	10 487
d) auf der Weichsel	3 755	1 299	2 877	17 911
e) seewärts	19 946	12 513	7 784	5 472
zus.	111 251	46 424	73 035	71 750
Die seewärtigen Abladungen betrugen	137 850	118 359	158 301	111 232

Unsre Zufuhren waren hiernach um etwa 50000 Tonnen größer als 1901, während der Export den vorjährigen nur um etwa 20000 Tonnen übertraf. In dieser Verschiebung zwischen Zufuhr und Export drückt sich die Nachwirkung der Mißernte aus, von der unser Hinterland 1901 betroffen worden war. Sie hatte zur Folge, daß bis zur Ernte des Jahres 1902 alle Zufuhren von Brotgetreide und Ölfrüchten in den inländischen Konsum übergeführt, ja daß — namentlich von Weizen und Ölsaaten — größere überseeische Bezüge im Umfange von je etwa 9000 Tonnen gemacht werden mußten. Auch von der neuen Ernte, die quantitativ sowohl in Stroh wie in Körnern zufriedenstellend war, mußten zunächst erhebliche Mengen dem inländischen Konsum zugeführt und zur Auffüllung der gänzlich erschöpften Mühlenläger verwendet werden, so daß für den Export ein geringeres Quantum verfügbar blieb, als es unter andren Verhältnissen der Fall gewesen wäre.

Qualitativ ließ die neue Ernte in allen Fruchtgattungen infolge des fortdauernd unbeständigen, viel Regen und wenig Sonnenschein bringenden Wetters in den Monaten Juni, Juli und August sehr viel zu wünschen übrig. Sie wurde durch das ungünstige Wetter um ungefähr vierzehn Tage bis drei Wochen zurückgehalten. Doch hat das Getreide, da ihm vielfach die völlige Reife mangelte, nicht so stark gekeimt, wie es sonst wohl unter dem Einflusse der feuchten Witterung der Fall gewesen sein würde. Für die Mühlen war aber die nasse Ware, die ihnen von den Landwirten zugeführt wurde, kaum mahlfähig. Für Danzig und Umgegend wurde dieser Mangel an mahlfähiger Ware durch reichliche Zufuhr russischen, absolut trockenen Getreides gemildert, da durch Mischung ein mahlfähiges Getreide hergestellt werden konnte. Ohne diese russische Zufuhr, die besonders in Roggen recht ansehnlich war, wäre die inländische Ware beinahe unbrauchbar und unverkäuflich gewesen. Namentlich konnte der Exporthandel inländisches Getreide ohne starke Beimischung von russischem trockenem nicht verwerten. Dank jener Zufuhren aber entwickelte sich ein recht bedeutendes Exportgeschäft in Weizen und insbesondere in Roggen.

Im einzelnen sei über den Gang des Geschäftes das Folgende hervorgehoben:

In **Weizen** waren bis zur Ernte die Zufuhren von inländischer Ware außerordentlich klein und genügten dem inländischen Verbrauch in keiner Weise. Jede Zufuhr russischer Ware war daher den Mühlen sehr willkommen, und da auch sie nicht ausreichte, so mußte in erheblichem Umfange zu dem Bezuge überseeischer Ware gegriffen werden. Die bezahlten Preise waren gegenüber den Weltmarktpreisen ganz unverhältnismäßig hohe, so daß eine Ausfuhr völlig ausgeschlossen war.

Die Ware aus der neuen Ernte war zwar im Durchschnitt nicht ganz so feucht wie andere Getreidearten, namentlich Roggen; immerhin waren auch Partien von hohen Qualitätsgewichten nicht ganz trocken. Deshalb war der Absatz nach England und Dänemark, wo man auf trockne Beschaffenheit des Weizens besonderes Gewicht legt, schwierig. Dänemark verweigerte den Kauf hiesiger Weizen fast gänzlich und England in erheblichem Maße. Dagegen traten Holland und namentlich Schweden in starkem Umfange als Käufer auf. In Schweden haben die Witterungsverhältnisse die Ernte noch stärker beeinflußt als bei uns und der Bedarf ist infolgedessen dort groß; allerdings haben hier die Preise allmählich nachgeben müssen und das Geschäft ist deshalb kein gewinnbringendes gewesen.

Die russischen Zufuhren waren nach der Ernte recht bedeutend, ließen dann aber sehr nach, da Rußland seine Ernte billiger über die eigenen Häfen, namentlich Odessa &c. selbst in die Ostsee, an den Weltmarkt bringen konnte, als über deutsche Ostseehäfen. Wenn auch leider dem Danziger Getreidehandel dadurch eine Quelle des Verdienstes entzogen wird, so ist doch jetzt eine Vermischung russischen Weizens mit inländischem nicht mehr eine conditio sine qua non für den Exporthandel mit inländischem Weizen, da man neuerdings in unsren Exportländern dazu übergegangen ist, die Mischung erst dort vorzunehmen. So bezog z. B. selbst das nördliche Schweden südrussischen Weizen billiger über Odessa &c. als über Danzig und infolgedessen wurde dort auch der Ausgleich zwischen kleberreichem und stärkearmen russischen Weizen und kleberarmen aber stärkereichen deutschen Weizen billiger bewerkstelligt, als es hier möglich war.

Für **Roggen** lagen bis zur Ernte die Verhältnisse annähernd ebenso wie für Weizen. Ware sowohl inländischen wie ausländischen Ursprungs war sehr knapp und die Preise befanden sich in dauerndem Steigen. Man zahlte im Juni für guten inländischen Roggen etwa 146 Mk. und im Juli 170 Mk.; dagegen wurde in derselben Zeit für Lieferung im Laufe des August 133 Mk. und für Septemberlieferung 131 Mk. bezahlt; diese Preisverhältnisse illustrieren die außerordentliche Knappheit, die an greifbarer Ware bis zur Ernte herrschte, in deutlicher Weise.

Unsere Roggenzufuhren aus der neuen Ernte waren sowohl vom Inlande wie vom Auslande recht umfangreiche; namentlich sandte uns auch Polen zum ersten Male wieder seit Jahren Roggen in größerer Menge. Leider war die Beschaffenheit des polnischen Roggens fast ebenso feucht wie die des inländischen; trockne Roggen schickte uns nur Rußland. Die anfangs reichlichen Zufuhren, die von dorther kamen, ließen aber bald sehr nach und doch konnte inländischer Roggen nur durch Mischen mit trocknem russischen verladungsfähig gemacht werden. So lange uns russischer Roggen in ausreichendem Maße zur Verfügung stand, ließ der bedeutende Bedarf Dänemarks, Schwedens und Finlands ein recht gutes Exportgeschäft zu stande kommen; aber über die Ostsee hinaus konnte nur wenig expediert werden, da dort die Konkurrenz Südrußlands und Amerikas nur schwer zu bestehen war.

Das Aufhören unserer russischen Roggenzufuhren hatte zur Folge, daß ein großer Teil des westpreußischen Roggens nach Königsberg ging, um mit dem dort in größerer Menge als hier zugeführten trocknen russischen Roggen vermischt zu werden. Die Frachtdifferenz ab westpreußischen Stationen nach Königsberg ist geringer als die ab russischen Stationen nach Danzig. Jede stärkere russische Zufuhr in Königsberg zog deshalb ein entsprechendes Quantum westpreußischen Roggen heran. Dagegen stieg unsre inländische Zufuhr wieder, so wie die Zufuhr russischen Roggens in Königsberg nachließ.

Gerste wurde bis zur Ernte andauernd, wenn auch nicht so reichlich, wie erwartet, aus der Provinz zugeführt, meist in mittleren und geringeren Qualitäten. Die Zufuhr fand einen etwas schleppenden Absatz nach allen Konsumtionsgebieten, dem Rhein sowohl wie England.

Die russische Zufuhr war sehr klein und ersetzte im Inlande nur zum kleinen Theil die für den überseeischen Export gebrauchten besseren inländischen Qualitäten.

Unter der feuchten Witterung der Sommermonate hat Gerste von allen Getreidearten wohl am meisten gelitten.

Braugerste, wie sie sein soll, ist im Inlande kaum geerntet worden; sie hat an Farbe eingebüßt und hat — ob infolge Beschädigung oder mangelnder Reife, ist schwer zu entscheiden — einen unverhältnismäßig grossen Prozentsatz — bis zu 40 % — an nicht keimfähigen Körnern. Auch die beste russische Gerste, die hierher kam, war, wenn auch weiß und trocken, so doch meist klein im Korn und daher nicht im stande, diesen Mangel auszugleichen. Daher ist trotz starken Begehrs das Geschäft in diesem Artikel ein unbefriedigendes gewesen.

Hafer inländischer Provenienz blieb bis zum Juni hin bei fast andauernd steigendem Preise in guter Zufuhr. Es wurden zuletzt Preise bis zu 170 Mk. bewilligt. Beinahe alle Verschiffungen gingen nach England, wo man die vorzügliche Qualität des im Jahre 1901 in unsrem provinziellen Hinterlande geernteten Hafers besonders zu schätzen wußte.

Der starke Export vor der Ernte hatte zur Folge, daß die Zufuhren aus der neuen Ernte unsrer Provinz, deren Qualität wie bei allen Getreidearten durchaus unbefriedigend war, zunächst in der Hauptsache dem inländischen Bedarf zugeführt wurden. Auch die unbedeutende Zufuhr Rußlands ging zum größten Teil in den lokalen Konsum über. In unsren Exportländern, England und Skandinavien, war wegen der schlechten Beschaffenheit der Ware ein Absatz nur schwer zu erzielen. Nur helle, dicke, inländische Hafer konnten zu hohen Preisen zu Saatzwecken nach Schweden verkauft werden.

Hülsenfrüchte. Bis zur Ernte war das Geschäft in Hülsenfrüchten im wesentlichen nur ein lokales Konsumgeschäft. Nur Bohnen wurden in minimalen Quantitäten ausgeführt.

Nach der Ernte war das Angebot von Erbsen und Pferdebohnen vom Inlande sowohl wie von Polen stärker als seit Jahren. Viktoria- und gute Kocherbsen fanden Absatz in Skandinavien, Pferdebohnen in Westdeutschland, Belgien und vereinzelt auch in England und Futtererbsen in Holland und England. Im allgemeinen kann aber das Geschäft als ein befriedigendes nicht bezeichnet werden.

Ölsaaten. Der Export war das ganze Jahr hindurch minimal, die Zufuhren wurden in der Hauptsache von der hiesigen Ölmühle aufgenommen. Die inländische Raps- und Rübsenernte kam fast durchgängig feucht an den Markt; die Saaten ließen sich nur in Verbindung mit trockner ausländischer Ware verarbeiten. Ein kleines Exportgeschäft fand im wesentlichen nur nach dem Rhein und Holland statt. Es ergab aber nicht nur keinen Gewinn, sondern erheblichen Verlust, weil die unmittelbar nach der Ernte sehr hoch einsetzenden Preise — 210 Mk. für trocknen russischen Raps und 212 Mk. für besten inländischen, aber nicht trocknen Raps — bald stark fielen: russischer Raps ging bis auf 190 Mk., inländischer bis auf 180 Mk. herunter.

* * *

Übersicht der Bestände, Zufuhren und Abladungen von Getreide, Hülsenfrüchten und Ölsaaten 1902

(in Tonnen zu 1000 kg).

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Ölsaat:	Zusammen:
Speicherbestände Ende 1901:	868	73	3 032	7 347	1 640	202	— 13 162
Zufuhren auf der Eisenbahn							
vom Inlande:	28 620	32 834	19 155	30 508	6 079	7 924	— 125 120
„ Auslande:	22 835	15 285	8 729	2 982	28 638	9 081	— 87 550
auf der Eisenbahn zus.	51 455	48 119	27 884	33 490	34 717	17 005	— 212 670
Zufuhren auf der Weichsel							
vom Inlande:	3 515	1 979	913	576	1 078	5 739	— 13 800
„ Auslande:	225	2 459	574	—	451	46	— 3 755
auf der Weichsel zus.	3 740	4 438	1 487	576	1 529	5 785	— 17 555
Zufuhren seewärts:							
vom Inlande:	2	723	4	16	129	56	— 930
„ Auslande:	9 343	—	—	—	1 474	9 129	— 19 946
seewärts zusammen	9 345	723	4	16	1 603	9 185	— 20 876
durch Fuhre etwa:	2 000	2 000	3 200	2 500	600	2 500	— 12 800
Gesamtzufuhr einschl. Speicherbestände Anfang 1902:	67 408	55 353	35 607	43 929	40 089	34 677	— 277 063
Versand seewärts:	22 096	33 879	21 280	33 762	22 342	4 491	— 137 850
„ bahnwärts:	8 965	6 087	4 831	660	9 719	3 121	— 33 383
„ stromwärts:	2 626	289	935	98	612	99	— 4 659
Speicherbestände Ende 1902:	6 446	3 111	3 623	1 989	3 304	928	— 19 401
Verbrauch usw. 1902:	27 275	11 987	4 938	7 420	4 112	26 038	— 81 770
zusammen:	67 408	55 353	35 607	43 929	40 089	34 677	— 277 063

* * *

Die **Zufuhren** mit der Eisenbahn (B) und auf der Weichsel (W) in den einzelnen Monaten des Jahres 1902 betrugen (t zu 1000 kg):

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Ölsaaten:	—	Zusammen:	Zusammen:
Januar	B	4 270	1 673	4 206	5 679	4 712	579	—	21 119	21 228
	W	—	—	52	20	37	—	—	109	
Februar . . .	B	3 875	2 003	4 450	7 415	3 469	538	—	21 750	21 767
	W	17	—	—	—	—	—	—	17	
März	B	1 631	807	2 797	3 638	2 323	460	—	11 656	11 829
	W	25	24	30	—	94	—	—	173	
April	B	206	391	1 349	4 496	1 858	382	—	8 682	10 034
	W	510	534	77	118	113	—	—	1 352	
Mai	B	851	375	1 244	4 126	1 540	518	—	8 654	10 671
	W	616	402	168	220	611	—	—	2 017	
Juni	B	1 160	822	349	1 258	1 380	35	—	5 004	6 036
	W	227	550	20	77	147	11	—	1 032	
Juli	B	1 075	201	229	474	504	548	—	3 031	3 314
	W	45	71	35	25	82	25	—	283	
August	B	4 454	8 232	1 550	315	2 931	5 620	—	23 102	26 309
	W	24	86	57	23	32	2 985	—	3 207	
September . . .	B	10 950	12 336	2 212	1 532	3 576	3 359	—	33 965	37 018
	W	466	1 024	—	43	33	1 487	—	3 053	
Oktober	B	8 856	6 648	3 151	946	2 638	1 566	—	23 834	27 772
	W	850	1 228	991	40	48	780	—	3 937	
November . . .	B	7 123	6 976	3 549	2 095	4 539	1 512	—	25 794	28 169
	W	960	519	57	10	332	497	—	2 375	
Dezember . . .	B	7 004	7 655	2 768	1 516	5 247	1 888	—	26 078	26 078
	W	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen . . .	B	51 455	48 119	27 884	33 490	34 717	17 005	—	212 670	230 225
	W	3 740	4 438	1 487	576	1 529	5 785	—	17 555	

* * *

Die **Speicherbestände** in den einzelnen Monaten des Jahres 1902:

	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Oelsaat.:	Summa:
am 1. Januar 1902 . .	868	73	3 032	7 347	1 640	202	13 162
„ 1. Februar „ . .	951	153	4 131	5 308	1 373	236	12 152
„ 1. März „ . .	1 371	270	3 440	5 283	1 909	216	12 489
„ 1. April „ . .	1 601	339	1 870	2 560	1 628	207	8 205
„ 1. Mai „ . .	1 060	352	1 163	2 165	1 290	158	6 188
„ 1. Juni „ . .	755	210	1 425	1 868	745	137	5 140
„ 1. Juli „ . .	438	155	276	308	577	90	1 844
„ 1. August „ . .	95	—	55	174	372	215	911
„ 1. September „ . .	625	2 463	550	24	1 712	2 451	7 825
„ 1. Oktober „ . .	5 014	4 956	1 261	889	2 797	1 388	16 305
„ 1. November „ . .	7 587	3 391	1 495	819	2 077	1 345	16 714
„ 1. Dezember „ . .	6 595	1 979	2 379	1 569	2 496	1 120	16 138
„ 31. „ „ . .	6 446	3 111	3 623	1 989	3 304	928	19 401

* * *

Digitized by Google

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Ölsaat.:	—	Zusamm.:
Zufuhren einschl. des Bestandes vom Vorjahre	1902 . .	67 408	55 353	35 607	43 929	40 089	34 677	—	277 063
	1901 . .	56 494	28 978	44 060	41 234	38 446	23 526	—	232 738
	1900 . .	100 162	50 161	30 854	31 795	39 265	22 307	—	274 544
	1899 . .	66 693	66 788	27 419	27 953	39 879	30 640	—	259 372
	1898 . .	78 280	54 899	33 259	15 516	40 174	30 168	—	252 296
	1897 . .	90 802	41 500	31 884	8 908	38 881	27 776	—	239 751
	1896 . .	85 921	48 200	27 624	10 476	27 332	46 387	—	247 940
	1895 . .	88 072	52 640	23 023	7 593	23 818	49 865	—	245 011
	1894 . .	89 722	59 381	29 622	7 226	19 791	36 784	—	242 526
	1893 . .	102 246	69 161	20 132	6 029	15 237	31 559	—	244 364
	1892 . .	89 724	58 272	17 017	6 402	16 615	20 206	—	208 236
	1891 . .	119 205	41 252	17 077	5 738	23 704	26 989	—	233 965
	1890 . .	101 713	22 338	26 159	5 392	10 565	30 918	—	197 085
	1889 . .	162 836	32 433	39 351	4 117	16 189	24 993	—	279 919
	1888 . .	231 662	61 111	70 183	10 554	31 671	29 739	—	434 920
	1887 . .	164 117	39 922	34 024	8 199	18 778	37 074	—	392 114
	1886 . .	154 950	46 710	23 570	5 095	6 240	26 450	—	263 015
	1885 . .	172 763	51 566	28 326	5 763	12 704	25 792	—	296 914
	1884 . .	114 589	33 696	17 212	5 766	6 755	19 933	—	197 951
	1883 . .	213 930	61 920	27 262	7 995	15 357	14 010	—	340 477
	1882 . .	247 100	83 400	33 600	9 300	15 696	22 100	—	411 196
	1881 . .	166 440	34 243	20 490	7 235	8 292	22 470	—	259 170
	1880 . .	139 210	33 500	17 380	5 203	11 470	29 430	—	236 193
	1879 . .	268 300	52 950	29 930	4 480	8 500	36 590	—	400 750
	1878 . .	292 123	61 443	25 881	4 465	8 388	25 676	—	417 976
	1877 . .	237 991	43 958	21 404	5 100	9 258	14 421	—	332 132
	1876 . .	140 563	21 432	8 590	4 036	4 073	15 150	—	193 844
	1875 . .	176 294	25 228	8 683	4 732	2 095	22 077	—	239 109
	1874 . .	114 919	21 118	6 736	4 400	4 823	31 010	—	183 006
	1873 . .	95 272	24 479	10 178	4 267	13 403	25 365	—	172 964
	1872 . .	152 573	35 439	12 400	5 348	10 055	16 211	—	232 026
	1871 . .	194 691	80 505	13 262	4 671	17 998	11 793	—	322 920

		Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Ölsaat.:	—	Zusamm.:
Verschiffungen seewärts	1902 . .	22 096	33 879	21 280	33 762	22 342	4 491	—	137 850
	1901 . .	37 899	10 129	23 287	25 479	18 569	2 996	—	118 359
	1900 . .	61 179	38 264	10 303	19 956	22 106	6 493	—	158 301
	1899 . .	28 310	35 916	6 761	13 830	20 780	5 635	—	111 232
	1898 . .	38 206	18 210	10 041	4 407	13 756	5 221	—	89 841
	1897 . .	51 658	14 592	5 332	248	15 549	4 455	—	91 834
	1896 . .	44 706	19 106	7 509	3 529	12 618	18 671	—	106 139
	1895 . .	30 348	19 021	8 247	2 107	17 458	14 682	—	91 863
	1894 . .	39 643	22 534	10 843	1 054	10 859	4 052	—	88 985
	1893 . .	40 793	43 849	10 571	1 431	9 203	4 072	—	109 919
	1892 . .	15 435	32 027	5 857	139	3 577	2 557	—	59 592
	1891 . .	49 978	13 555	8 875	945	17 220	9 910	—	100 483
	1890 . .	51 385	8 356	13 293	670	3 068	9 353	—	86 125
	1889 . .	111 670	13 529	27 222	157	9 518	10 632	—	172 728
	1888 . .	158 388	36 260	53 448	6 057	27 140	11 240	—	292 533
	1887 . .	97 766	18 723	21 113	2 094	11 927	8 869	—	160 492
	1886 . .	105 766	30 178	12 649	772	3 659	3 060	—	156 084
	1885 . .	115 342	29 558	16 322	539	9 745	4 560	—	176 066
	1884 . .	73 150	16 220	7 637	646	2 511	2 569	—	102 733
	1883 . .	164 960	42 740	19 422	3 231	11 658	3 980	—	245 991
	1882 . .	196 149	65 732	25 157	2 272	13 537	7 527	—	311 374
	1881 . .	124 887	19 682	10 501	641	2 240	5 494	—	163 445
	1880 . .	105 034	15 545	9 181	27	4 256	10 495	—	144 538
	1879 . .	231 150	17 500	14 130	—	5 810	11 350	—	279 940
	1878 . .	248 133	30 139	16 561	274	6 003	8 223	—	309 333
	1877 . .	196 594	9 697	9 915	993	5 976	4 203	—	227 378
	1876 . .	113 656	2 039	1 734	10	2 170	3 118	—	122 727
	1875 . .	143 558	3 522	2 136	391	1 391	10 039	—	161 097
	1874 . .	96 784	3 609	1 267	92	2 537	18 934	—	123 223
	1873 . .	76 689	7 897	4 468	830	10 478	10 820	—	111 182
	1872 . .	122 909	3 359	2 924	795	6 382	2 998	—	139 367
	1871 . .	179 530	57 857	9 839	786	14 964	9 424	—	272 400

Danzigs Getreideverschiffung 1902.

(Nach den Häfen der Bestimmung geordnet.)

Nach:	Weizen:	Roggen:	Gerste:	Hafer:	Hülsenfr. u. Mais:	Ölsaat.:	—	Zusammen 1902:	1901:	1900:
Großbritannien .	10 679	--	5 075	26 767	1 360	88	—	43 969	38 046	25 038
den Niederlanden	2 065	—	3 374	2 184	8 409	2 557	—	18 589	20 903	35 388
Belgien . . .	—	—	743	70	1 467	30	—	2 310	2 466	8 351
Frankreich . . .	—	—	—	—	—	6	—	6	—	7
Rußland . . .	—	984	1 553	—	—	—	—	2 537	3 527	2 168
Schweden . . .	8 519	22 611	187	149	148	—	—	31 614	19 292	28 337
Norwegen . . .	185	871	200	258	555	—	—	2 069	669	3 263
Dänemark . . .	638	9 000	239	1 376	193	421	—	11 867	10 066	19 871
Hamburg, Zollgebiet . . .	—	31	414	—	285	27	—	757	4 499	2 952
Hamburg, Freihafen . . .	—	20	305	25	1 330	89	—	1 769	323	727
Bremen, Hannover Oldenburg . .	—	—	852	50	1 142	22	—	2 066	2 816	6 141
Bremerhaven-Geestemünde .	—	—	—	—	—	—	—	—	20	367
dem Rheingebiet .	—	—	6 845	2 548	1 742	604	—	11 739	8 151	7 208
Schleswig-Holstein u. Lübeck	—	361	1 145	293	730	249	—	2 778	1 400	3 744
Pommern . . .	10	1	338	42	4 889	396	—	5 676	6 178	14 735
Ostpreußen . .	—	—	10	—	92	2	—	104	3	4
Zusammen . . .	22 096	33 879	21 280	33 762	22 342	4 491	—	137 850	118 359	158 301

Von den **Preisbewegungen** am hiesigen Markte giebt die folgende Tabelle eine ungefähre Vorstellung. Die angegebenen Preise gelten für die Tonne von 1000 kg netto, einschließlich 2 Mk. Faktoreiprovision loko, und zwar:

1. für Weizen a: Transitware, bunt, unverzollt,
   b: Ware des freien Verkehrs, bunt.
2. für Roggen a: unterpolnischer, unverzollt, } 714 gr per l, für je 3 gr per l Mehrgewicht
   b: Ware des freien Verkehrs, } 0,50 Mk. Mehrpreis.
3. für Gerste: große inländische Brauerware.
4. für Hafer: inländischer.

1902.	Weizen a.	Weizen b.	Roggen a.	Roggen b.	Gerste	Hafer
Januar	136,35	172,23	110,38	148,71	130,03	148,13
Februar	136,12	177,39	107,05	145,63	131,05	150,42
März	140,00***)	176,33	110,40	147,77	130,33	149,79
April	—	179,75*)	108,32	147,09	127,04	153,45
Mai	135,50*)	181,43**)	111,59	150,75	128,51	158,02
Juni	—	172,00**)	107,41	148,48	128,50	155,77
Juli	—	170,00*)	112,00*)	149,06	136,77	164,62
August	—	141,50*)	108,31	132,03	130,75	171,20
September	124,19	141,65	98,84	123,80	118,51	128,17
Oktober	119,00	143,58	95,50	126,86	124,50	129,41
November	115,50**)	146,73	94,62	127,92	129,44	126,24
Dezember	117,33***)	146,59	91,33	124,42	124,71	119,36
Jahresdurchschnitt 1902	—	162,44	104,67	139,58	128,39	146,27
" 1901	—	162,89	—	134,03	134,94	134,51
" 1900	—	142,89	101,61	133,08	133,26	123,69
" 1899	117,21	151,11	106,72	139,48	131,93	125,36
" 1898	148,73	178,74	110,85	142,26	144,18	137,97

*) Nur einmal im Monat notiert.
**) Nur zweimal im Monat notiert.
***) Nur dreimal im Monat notiert.

II. Erzeugung und Vertrieb von Mehl und Kleie.

Aus der Übersicht der hiesigen Produktion, der Zufuhren und Verladungen ergeben sich — abgesehen von denjenigen, nicht angeschriebenen Zufuhren, welche durch Landfuhre von Mühlen unsrer Nachbarschaft hierhergekommen sind — im Vergleich mit den vier Vorjahren die nachstehenden Summen:

t zu 1000 kg:

	1. Hiesige Produktion	2. Zufuhr bahn-, strom- u. seewärts	3. Zusammen (1 u. 2)	4. Abladung seewärts	5. Versand bahn- und stromwärts	6. Zusammen (4 u. 5)	7. Verbrauch am Platze
1902:	29032	74786	103818	8856	68047	76903	26915
1901:	25791	68189	94160	11945	69937	81882	12278
1900:	26780	77629	104409	16452	64817	81269	23140
1899:	38235	66128	104363	25146	55693	80839	23524
1898:	46790	52734	99524	27291	50212	77503	22021

Infolge der umfangreichen Auswinterungen von Weizen- und Roggenfeldern war die Brotgetreide-Ernte des Jahres 1901 in unsrem provinziellen Hinterland sehr klein, so daß selbst die weiter von der Küste entfernten Mühlen genötigt waren, ihren Bedarf zu einem großen Teile auf dem Seewege heranzuschaffen. Natürlich stellten sich infolgedessen die Preise für das Rohmaterial zu hoch, als daß eine Ausfuhr der daraus gewonnenen Fabrikate möglich gewesen wäre. Es waren somit sämtliche Mühlen unsrer Provinz allein auf den Absatz in ihrer näheren Umgebung angewiesen und viele infolge der damit verbundenen Überproduktion zu periodischen Betriebseinschränkungen veranlaßt.

Die Verzögerung der Ernte des Berichtsjahres bewirkte bei den überall sehr geringen Vorräten gegen Ende Juli und Anfang August einen sehr fühlbaren Mangel an Roggenmehl, der die Preise für dieses Mehl kurze Zeit auf fast gleiche Höhe mit Weizenmehl brachte. Die Zufuhren aus der neuen Ernte drückten indessen die Mehlpreise sehr bald wieder auf einen mit unsern Nachbarprovinzen gleichen Stand herab, wodurch auch wieder Abschlüsse nach auswärts möglich wurden. Wegen der feuchten Beschaffenheit der Ernte hatten die kleineren Mühlen, welche sich nicht mit trockenem russischem Getreide versehen können, bedeutende Schwierigkeiten bei der Herstellung eines guten Fabrikats.

Für **Kleie** und Futtermehle hatten die Mühlen wegen der schwachen russischen Zufuhren und der hohen Mais- und Haferpreise meist guten Absatz. Zu einem lebhafteren Export fehlte es an der Rentabilität unsrer Preise gegen diejenigen im Auslande.

Von den 5 Danziger Wassermühlen und der seit 1884 betriebenen Dampfmahlmühle der Danziger Ölmühle „Patzig & Co." sind an Getreide ungefähr dz.:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
vermahlen:					
Weizen	237090	205480	208890	181690	255670
Roggen	72810	64060	66950	213090	223400
zus.	309900	269540	275840	394780	479070
daraus **gewonnen:**					
Weizenmehl und Weizengries	160740	149180	152200	133000	183600
Roggen- und Schrotmehl	47480	40780	42200	143350	151200
Kleie und Futtermehl .	82100	69750	73400	106000	133100
zus.	290320	259710	267800	382350	467900

Zugeführt wurden von Mehl, Mühlenfabrikaten, Kleie:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
bahnwärts: Mehl . .	75330	69415	71750	55975	49950
„ Kleie . .	543790	550135	642830	516250	411795
zus.	619123	619550	714580	572225	461745
stromwärts	75125	45765	60595	66125	41375
seewärts	53613	16575	1110	22934	24215
Gesamtzufuhr	747861	681890	776285	661284	527335

* * *

Versand seewärts: dz zu 100 kg:

nach	Weizenmehl	Roggenmehl	andres Mehl	Graupen, Gries etc	Kleie	zusammen 1902:	1901:	1900:
Ost- und Westpreußen . . .	180	200	30	134	—	544	966	779
Pommern	14 329	150	166	804	6 966	22 415	50 745	65 385
Schleswig-Holstein und Lübeck	207	1 643	40	153	6 008	8 051	5 052	8 371
Hamburg-Zollgebiet . . .	5	379	—	222	500	1 106	789	2 851
Bremen, Hannover, Oldenburg	1 375	3 707	25	525	—	5 632	11 851	6 745
dem Rheingebiet	522	2 392	—	75	—	2 989	8 358	15 693
Hamburg-Freihafen	1	280	29	347	1 839	2 496	749	584
Bremerhaven	—	—	—	—	—	—	315	1 070
Belgien	—	—	—	42	—	42	212	5 660
Dänemark	—	9 643	99	212	7 129	17 083	7 660	29 836
Großbritannien	1 112	775	—	—	—	1 887	1 196	824
Niederlande	2 659	8 581	2 063	—	—	13 303	21 050	26 189
Schweden und Norwegen . .	—	—	3 895	641	865	5 401	9 669	429
Rußland und Finland . .	75	7 537	—	—	—	7 612	843	99
zusammen 1902	20 465	35 287	6 347	3 155	23 307	88 561	—	—
1901	47 472	28 051	6 980	15 557	21 395	—	119 455	—
1900	61 723	38 936	5 109	13 499	45 248	—	—	164 515

* * *

Versand bahnwärts: dz.:

		1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
nach West- und Ostpreußen:	Mehl	78450	59335	44025	54445	47365
	Kleie	334100	381660	335050	295700	278410
„ Pommern	Mehl	34395	18480	15495	15915	15140
	Kleie	160340	161310	166420	98915	82565
„ dem übrigen Deutschland:	Mehl	4580	2550	2575	1985	2160
	Kleie	18725	40515	35705	10850	10050
„ Polen	Mehl	395	650	4195	4475	2525
	Kleie	—	—	—	—	—
	zus.	630985	664500	603465	482285	438215
Versand stromwärts:		49485	35870	44705	74640	63900
	Gesamtversand	769031	819825	812685	808387	775029

* * *

Großhandelspreise für Mehl und Kleie in Danzig.

(Durchschnittspreise für dz. in Mark.)

1902:	Weizenmehl: transito:	Weizenmehl: Inland:	Roggenmehl: transito:	Roggenmehl: Inland:	Grobe Weizenkleie:	Roggenkleie:
Januar	18,50	23,25	14,75	20,25	9	9
Februar	18,25	23	14,75	20,25	9,20	9,20
März	18,25	23	14,75	20,25	9,40	9,40
April	18,25	23	14,50	20	9,60	9,80
Mai	18,25	23	14,50	20	9,80	10
Juni	18,25	23	14,50	20	9,20	9,80
Juli	18,25	23	15,25	20,75	8,80	9,80
August	17,75	22,50	15	20,50	9,20	9,40
September	17	21,75	13,25	18,75	9	9,20
Oktober	16,50	21,25	13	18,50	9	8,90
November	16,25	21	13	18,50	8,20	8,60
Dezember	16	20,75	12,75	18,25	8,60	8,40
1902	17,63	22,38	14,17	19,67	9,13	9,23
1901	16,94	21,69	13,35	18,81	8,92	9,09
1900	14,75	19,50	13,64	19,14	8,85	9,07
1899	16,33	20,83	15	19,50	8,68	9,07
1898	21	25,50	15,31	20,31	8,27	8,77

Die **Weizenstärke-Fabrik** der „Danziger Ölmühle Aktien Gesellschaft“ war gut beschäftigt, so daß ihre Produktion etwas größer war als im Vorjahre. Bis zur Ernte war jedoch der Gewinn ein ganz minimaler, da die Danziger Weizenpreise die höchsten in ganz Deutschland waren und die Mühle in den Fabrikaten den Wettbewerb mit den Fabriken, welche billigeres Rohmaterial hatten, bestehen mußte. Nach der Ernte sind indessen wieder normale Verhältnisse eingetreten. Die Fabrik hat produziert:

1902:	15800 dz. Stärke	und	4150	dz. Kleber,
1901:	13000 „ „	„	4000	„ „
1900:	3600 „ „	„	800	„ „
1899:	9950 „ „	„	3020	„ „
1898:	14000 „ „	„	2700	„ „

Die Fabrikate fanden größtenteils im Inlande Absatz. Ein Export nach dem Auslande ist infolge der Belastung des Rohmaterials mit einem Zoll von 35 Mark für die Tonne nur gelegentlich möglich.

* * *

III. Erzeugung und Vertrieb von Öl und Ölkuchen.

Von **Rüböl** in Fässern sind nach den zollamtlichen Anschreibungen von Danzig aus **seewärts verladen** worden:

dz zu 100 kg	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
nach Großbritannien	24 450	1 897	14 500	948	—
„ Dänemark	250	—	—	—	—
„ Schleswig-Holstein und Lübeck	118	66	63	317	144
„ Hamburg	7 487	2 618	—	4	573
„ Pommern und Ostpreußen	2 535	415	217	753	182
„ Hannover-Oldenburg-Bremen	4 018	4 807	3 395	3 426	3 313
„ dem Rheingebiet	14 133	10 083	35 298	49 217	33 025
über niederländische Häfen	7 614	2 733	6 129	7 409	11 769
„ belgische Häfen	4 583	1 107	6 252	8 389	8 200
zus.	65 188	23 726	65 854	70 463	57 206

ferner von **Ölkuchen:**

nach Großbritannien	358	9 611	—	—	250
„ den Niederlanden	—	—	—	—	687
„ Dänemark	34 609	777	10 250	41 284	38 760
„ Schweden	30 054	7 728	33 955	26 150	17 984
„ Norwegen	—	—	—	—	—
„ deutschen Häfen	—	126	5	100	500
zus.	65 021	18 242	44 210	67 534	58 181

Dieser Ausgang seewärts entstammt überwiegend der hiesigen Produktion der Danziger Ölmühle, welche nach ihren Angaben produziert hat:

1902: 68 700 dz Rüböl und 129 300 dz Ölkuchen,
1901: 34 000 „ „ „ 64 000 „ „
1900: 71 200 „ „ „ 140 000 „ „
1899: 64 400 „ „ „ 126 800 „ „
1898: 62 700 „ „ „ 123 500 „ „

Es wurden davon an rohem und raffiniertem Rüböl verkauft: dz zu 100 kg:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
nach dem Rhein und Elsaß-Lothringen	23 400	17 400	42 000	54 400	52 000
„ England u. den Freihäfen Hamburg u. Bremen	30 400	7 400	15 000	940	5 000
am Orte und in der Provinz	14 900	9 200	14 200	9 060	5 700
zus.	68 700	34 000	71 200	64 400	62 700

* * *

Die Exportpreise für rohes Rüböl stellten sich hier für den dz netto, Faß gratis, frei an Bord des Seeschiffes, ohne Rückvergütung von Zoll, in den einzelnen Monaten des Jahres 1902 wie folgt: Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
55	55½	55	54½	54	53	52	51½	50½	50	49½	48½

Hieraus berechnet sich ein Jahresdurchschnitt von 52,42 Mk. gegen 56,67 Mk. im Jahre 1901.

Von den auf der Danziger Ölmühle i. J. 1902 hergestellten 129 300 dz **Ölkuchen** sind 62 000 dz — gegen ca. 8 500 dz im Jahre vorher — nach Dänemark und Schweden verladen worden, während rund 67 300 dz — gegen 55 500 dz im Jahre 1901 — in den inländischen Verbrauch übergingen.

Die hiesigen Preise für Ölkuchen schlossen am Ende des Jahres für den dz:

		1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Hiesige Rübkuchen D. O.	Mk.	9,75	11	12	11,50	11,50
„ Leinkuchen	„	13,75	14	15	13,50	12,50

Unsere Zufuhr von Rüb- und Leinkuchen betrug in dz:	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
bahnwärts von deutschen Stationen	2 785	8 075	—	—	—
„ „ Rußland und Polen	14 625	24 340	16 580	37 220	41 675
seewärts von Frankreich	—	62 038	10 995	—	—
„ „ Großbritannien	—	10	905	1 447	1 198
„ „ Holland und Belgien	4 182	5 242	2 226	—	99
„ „ Dänemark	—	1 280	1 319	—	153
„ „ Pommern	227	2 631	—	229	1 606
„ „ Schleswig-Holstein und Lübeck .	3 586	907	3 765	4 370	8 617
„ „ Hamburg	4 452	1 422	6 306	1 660	31 162
„ „ Bremen	201	—	—	961	599
„ vom Rheinland	—	4 394	—	—	—
„ von den Ver. Staaten von Amerika .	4 900	11 347	—	2 352	5 874
	34 958	121 686	42 096	48 239	90 983
Dazu die hiesige Produktion mit . . .	129 300	64 000	140 000	126 800	123 500
ergiebt zus.	164 258	185 686	182 096	175 039	214 483
Versandt sind an Ölkuchen:					
seewärts	65 020	18 242	44 210	67 534	58 181
bahnwärts	110 230	113 345	126 695	121 710	119 180
zus.	175 250	131 587	170 905	189 244	177 361
Von dem Versand bahnwärts gingen nach:					
West- und Ostpreußen	90 490	93 470	109 820	98 430	91 925
dem übrigen Deutschland	19 290	19 875	16 695	23 280	26 950
Polen und Oesterreich-Ungarn	—	—	180	—	305

Von den rund 20 200 t Ölsaaten, welche im Kalenderjahre 1902 auf der Danziger Ölmühle verarbeitet worden sind, waren etwa 10 200 t inländischer und 10 000 t ausländischer Herkunft, gegen 1000 und 9000 t, zusammen 10 000 t, im Vorjahre.

Die inländische Raps- und Rübsen-Ernte kam fast durchgängig feucht an den Markt; die Saaten ließen sich nur in Verbindung mit trockener ausländischer Ware verarbeiten. Die Fabrikation gestaltete sich daher schwierig und beschränkte die Entfaltung der vollen Leistungsfähigkeit der Mühle.

Das Preisverhältnis zwischen Rohmaterial und den Fabrikaten war im Durchschnitt normal zu nennen, wie auch die Fabrikate befriedigenden Absatz fanden.

* * *

Von **Leinöl** in Fässern wurden hier seewärts eingeführt dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
von Großbritannien	—	—	—	9	71
„ den Niederlanden	—	—	280	1 072	2 725
„ Hamburg-Altona	4 712	5 413	4 901	5 153	1 633
„ Bremen	199	23	494	4 356	4 935
„ dem Rheingebiet	1 158	707	100	833	2 216
„ Kiel und Lübeck	—	303	1 191	34	45
„ Stettin	46	324	45	14	141
	6 115	6 770	7 011	11 471	11 766

Die Preise stellten sich im Jahre 1902 für 100 kg netto, einschl. Faß, Kassa abzüglich $1\frac{1}{4}$% Diskont, franco Danzig verzollt in den einzelnen Monaten wie folgt:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
60,50	65,30	66,70	63,75	67	68,70	64,50	63,50	62,15	55,05	49,45	51,50 Mk.

Daraus ergibt sich ein Jahresdurchschnitt von 61,53 Mark gegen 63,93 Mark im Jahre 1901.

Die steigende Tendenz, welche hiernach der Markt am Ende des Jahres nach dem jähen Preissturz, der im Oktober und November eintrat, zeigt, fand in den sehr günstig lautenden Ernteberichten von La Plata und Indien keine Stütze, sondern ist wohl nur dem Verhalten der wenigen deutschen Leinölmühlen, die durch den hohen Einfuhrzoll von 4 Mk. für 100 kg geschützt sind, zuzuschreiben.

IV. Spiritus-, Sprit- und Likörgeschäft.

Unter dem Einfluß einer guten Kartoffelernte hat im Jahre 1902 die Herstellung von Spiritus einen Umfang angenommen, der in keinem Verhältnis zum Verbrauch stand. Die Folge war ein Rückgang in dem Preise des Artikels um etwa 9 Mk. für das Hektoliter. Trotz dieser Verbilligung ist in dem Konsum eher ein Rückgang als eine Steigerung eingetreten, eine Erscheinung, die in der Hauptsache wohl auf die schlechten Erwerbsverhältnisse des Jahres 1902 zurückzuführen ist.

Der Bedarf von Spiritus für Beleuchtungs-, Heiz- und technische Zwecke steigt, wenn auch langsam, so doch stetig.

Ein schwerer Schlag für die Spritfabriken an der Ostsee ist die auf den Antrag der Zentrale für Spiritusverwertung seit dem 1. Mai 1903 eingetretene Detarifirung von Spiritus zur Ausfuhr nach Spezialtarif III; diese Detarifirung stellt eine einseitige Begünstigung der in Hamburg und im Innern des Reichs gelegenen Spritfabriken dar. Für unsern Hafen bedeutet sie voraussichtlich den Wegfall des geringen Restes unsers früheren großen Spiritus- und Spritexports, der uns noch geblieben ist, denn sie drängt den Spiritus, der bisher noch aus unserm Hinterlande über unsern Hafen nach Hamburg verschifft wurde, auf den direkten Eisenbahnweg nach Hamburg.

Die Fabrikation von Likören und Trinkbranntweinen gestaltete sich zwar durch das Sinken der Spritpreise etwas günstiger; das wurde aber paralysiert durch die hohen Zuckerpreise und den infolge der schlechten Erwerbsverhältnisse verminderten Absatz, so daß die geschäftlichen Ergebnisse als günstige nicht bezeichnet werden können.

* * *

Unsere Zufuhren von Spiritus und Sprit haben betragen dz.:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
bahnwärts vom Inlande	94 295	139 125	117 235	103 285	139 515
„ „ Polen und Rußland	370	175	20	700	7 030
„ „ Österreich-Ungarn	410	—	—	—	—
zusammen bahnwärts	95 075	139 300	117 255	103 985	146 545
auf der Weichsel	6 755	2 760	8 240	18 500	26 170
seewärts	8 220	10 152	11 452	9 659	8 076
Gesamtzufuhr	100 050	152 212	136 947	132 144	180 791

* * *

Seewärts ausgegangen sind von Spiritus und Sprit nach den zollamtlichen Anschreibungen dz.:

nach	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Ost- und Westpreußen	3 524	3 805	2 385	3 210	4 188
Pommern	150	590	792	—	2 188
Schleswig-Holstein und Lübeck	786	218	775	1 608	6 674
Hamburg-Altona	25 832	9 433	31 908	13 186	28 242
Bremen und Hannover	105	127	296	1 897	2 611
dem Rheingebiet	2 073	5 447	7 019	35 209	27 240
holländischen Häfen	20 528	7 429	12 795	22 880	34 512
belgischen Häfen	—	—	19	—	—
Großbritannien	10 309	415	487	549	—
Dänemark	—	—	9	—	1 024
	63 307	27 464	56 485	78 539	106 679

V. Zuckerhandel.

Der Druck der Überproduktion aus der Kampagne 1901/02 — die Folge des Prämien- und Kartellwesens — lastete im Jahre 1902 noch mit seiner ganzen Schwere auf dem Zuckermarkte. Die Aussichten für die Zukunft haben sich aber seit dem Beschluß der Brüsseler Konferenz im Februar 1902 gebessert, nach welchem die Prämien in allen beteiligten Staaten vom 1. September 1903 an abgeschafft werden sollen. Dadurch wird den bestehenden Kartellen die Basis ihrer Existenz genommen. Dazu kommt, daß die Kampagne 1902/03 eine um etwa 25 % geringere Ernte hatte, als die vorhergegangene.

Bei dem großen aus der Kampagne 1901/02 zur Verfügung stehenden Material war das Geschäft zeitweise ein recht lebhaftes und wider Erwarten hat sich im hiesigen Handel das Fehlen der großen Raffinerie Neufahrwasser, was Absatz und Preisgestaltung von Rohware anbetrifft, nicht besonders fühlbar gemacht. Der Export erwies sich vielmehr stets als aufnahmefähig, und für die besseren Qualitäten traten neben der hiesigen Westpreußischen Zucker-Raffinerie holländische und rheinische Raffinerien als bedeutende Käufer — nach dem Rhein wurden 1902 von hier gegen 600 000 Ztr. verschifft — auf.

Das Jahr eröffnete bei einem Preisstande von 6,25 Mk. Im Hinblick auf die zu erwartende Annahme der Brüsseler Konvention — England drohte im Ablehnungsfalle mit Strafzöllen — besserten sich die Preise dann nach mehrfachen Schwankungen auf und erreichten im Februar die Höhe von 6,60 Mk. Als die Konvention dann angenommen war, blieb aber die erwartete weitere Befestigung des Marktes aus, da man vielfach mit einem früheren Termine als dem 1. September 1903 für das Inkrafttreten gerechnet hatte. Die Käufer zogen sich zurück und die Preise mußten bis auf 5,90 Mk. nachgeben.

Lebhafte Frage seitens der inländischen Raffinerien hatte alsdann eine Preissteigerung von 60 Pf. zur Folge. Der Markt verflaute aber wieder auf niedrigere New-Yorker Notierungen hin. Besonders verstimmend wirkte es noch, als im englischen Parlament eine mit Rücksicht auf die hohen Kriegskosten erwartete Zollerhöhung gar nicht zur Sprache kam; man hatte sich daraufhin überreichlich mit Ware versehen und auch von Deutschland größere Konsignationsläger nach England gelegt, die nun natürlich nur mit Verlust zu verkaufen waren. Hierzu kam noch, daß einzelne Fabriken selbst bei Preisen bis zu 6,20 Mk. darunter nicht davon abstanden, neue Ernte per Oktober/Dezember zu verkaufen, wozu sie doch nur durch gute Ernteaussichten und mangelndes Vertrauen in die Zukunft veranlaßt werden konnten. Selbst der südafrikanische Friedensschluß blieb unter solchen Umständen ohne Einfluß auf den Markt. Die Preise bewegten sich denn auch den ganzen Sommer hindurch bis in den September hinein meist um 6 Mk. und erreichten vorübergehend sogar einen Tiefstand von 5,75 Mk., den niedrigsten Preis, der bislang je für Kornzucker Erstprodukt notiert ist.

Die Rübenfelder zeigten trotz des anormalen, kalten Sommers ein üppiges Aussehen, aber der Blattwuchs täuschte über die Beschaffenheit der Wurzel; es stellte sich, je näher die neue Kampagne heranrückte, immer mehr heraus, daß die Ernte bei weitem hinter den bisherigen Schätzungen zurückbleiben und ihr Beginn gut 14 Tage später als sonst stattfinden würde. Einige Fabriken des hiesigen Bezirks sprachen sogar von 50 % Mindererertrag gegen das Vorjahr. Die Preise zogen an und gewannen schon im Oktober eine Höhe von 7,40 Mk. Das Geschäft blieb aber klein, da die Fabriken Mühe hatten, bei dem späten Kampagnebeginn ihre Oktober-Kontrakte zu erfüllen. Nach einer vorübergehenden Abschwächung trat im November eine erneute Besserung ein. Amerika kaufte und auch Paris legte nach den deutschen Terminplätzen bedeutende Kauforders, sodaß die Preise im Dezember bis 8,20 Mk. stiegen. In der letzten Hälfte Dezember schwächte sich die Stimmung aber wieder ab, da zahlreiche Realisationen den Markt drückten, indem man bestrebt war, noch im alten Jahre die aus den gestiegenen Preisen resultierenden Gewinne mitzunehmen. Das Jahr schließt bei einem Preisstande von etwa 7,75 Mk.

Das Ernteergebnis für Deutschland aus der Kampagne 1902/03 schätzte man im Dezember auf 34 600 000 Zentner gegen 46 000 000 Zentner im Vorjahre.

Das Geschäft in **russischen Kristallen** war von einigen gänzlich geschäftslosen Perioden abgesehen, ein recht zufriedenstellendes. Soweit die Geschäfte bekannt wurden, war der höchstbezahlte Preis 9,65 Mk., der niedrigste 7 Mk. inklusive Sack, tel quel transito franko Neufahrwasser. Wie sich unter der Herrschaft der Brüsseler Konvention unser Transitverkehr mit russischem Zucker gestalten wird, läßt sich noch nicht voraussehen.

Die **Zuckerraffination** wird, nachdem die Zuckerraffinerie Neufahrwasser am 18. November 1901 durch einen Brand vollständig zerstört worden ist, hier nur noch durch die Westpreußische Zucker-Raffinerie Otto Wanfried vertreten. Diese begann die Kampagne 1901/02 am 8. Oktober 1901 und beendigte sie am 29. August 1902. Sie berichtet uns: „Wir verarbeiteten in der Kampagne 1901/02 542000 Ztr. Rohzucker und ca. 5000 Ztr. eigene Farine und stellten daraus Granulated-Würfelzucker, gemahlene und Puder-Raffinade, Knoppern, Farine-Nachprodukte und Melasse her.

Es kamen in 24 Arbeitsstunden durchschnittlich ca. 2000 Ztr. Rohzucker und eigene Farine zur Verarbeitung.

Das Durchschnittsrendement der verarbeiteten Rohzuckern ergab 90,18 % gegen 90,36 % in voriger Kampagne.

Eine Betriebsstörung war auch in dieser Kampagne in unsrer Raffinerie nicht zu verzeichnen; es wurde die gleiche Anzahl Arbeiter wie im Vorjahre beschäftigt und die Raffinationsarbeit ging ohne Unterbrechung glatt von statten.

Das Inlandsgeschäft stand vollständig unter dem Zeichen des Kartells, von welchem die Verkaufspreise für die einzelnen Sorten nach dem jeweiligen Stand der Rohzuckerpreise und unter Berücksichtigung der seitens der Raffinerien für die Rohzuckerfabriken zu entrichtenden Syndikats-Abgaben festgelegt wurden. Die Spannung zwischen Rohware und den Inlandsverkaufspreisen war demnach eine ziemlich gleichmäßige, und fanden unsre Fabrikate in den Provinzen West- und Ostpreußen, Pommern, Posen sowie teilweise am Rhein ihren Absatz. Der durchschnittlich erzielte Preis belief sich auf ca. 27,25 Mk. per Ztr. inkl. Sack ab Fabrik einschließlich Verbrauchsabgabe von 10 Mk. sowie Ausfuhrrückvergütung von 1,25 Mk. per Ztr. und Syndikats-Abgaben.

Die Spannung zwischen Rohzuckereinkaufs- und den für den Export erzielten Preisen für weiße Ware war eine durchweg unzureichende und meistenteils verlustbringende. Da uns jedoch (wie sämtlichen Raffinerien) vom Syndikate nur ein bestimmtes Verkaufskontingent für das Inland zugeteilt worden ist, waren wir im Gegensatz zu der Vorkampagne darauf angewiesen, in einem größeren Verhältnis für den Export zu arbeiten. Wir erzielten für Granulated zu Beginn der Kampagne ca. 9 Mk. und schlossen mit Verkäufen zu 7,25 Mk. per Ztr. transito fob Neufahrwasser, inkl. Sack, exkl. Ausfuhrzuschuß von 1,77½ Mk. per Ztr. Es wurden ca. 300000 Ztr. weiße Ware nach England, Dänemark, Norwegen, Schweden zur Ausfuhr gebracht.

Melasse fand auf Grund alter Abschlüsse eine durchschnittliche Verwertung von ca. 2,65 Mk. per Ztr. bei 48 % Zucker exkl. Faß franko Hafen; es wurden hiervon ca. 46000 Ztr. hauptsächlich an Melasse-Entzuckerungsfabriken sowie an Melassefutter-Fabrikationsanstalten abgeliefert.

An Verbrauchsabgabe und zurückzuerstattender Ausfuhrvergütung für Rohzucker zahlte die Raffinerie 2754230 Mk.

Die Betriebsunkosten für Arbeitslöhne, Gehälter, Kohlen ꝛc. betrugen ca. 700000 Mk.

Das Gesamtresultat der Kampagne 1901/02 ist ein befriedigendes gewesen. Wie sich die Lage unsrer Industrie nach Inkrafttreten des neuen auf Grund der Brüsseler Konvention geschlossenen Zuckersteuergesetzes gestalten wird, läßt sich heute schwer beurteilen. Wir wollen hoffen, daß die schweren Besorgnisse der hauptsächlich auf den Export angewiesenen Raffinerien, welche wir unsrerseits teilen müssen, sich wenigstens nicht in vollem Umfange bestätigen“.

Übersicht der Zufuhren (ausschl. der direkten Zufuhren an die hiesigen Raffinerien), Lagerbestände und Verladungen von inländischem Rohzucker in Danzig.

(Sack zu 100 kg netto):

	Lagerbestände am 1. des Monats:	Zugang im Monat:	Abladungen seewärts:	Versand an inländische Raffinerien:
1902: Januar . . .	830 988	140 153	234 919	17 562
Februar . .	718 660	14 381	202 525	11 000
März . . .	519 516	59 213	104 099	8 500
April . . .	457 130	71 266	136 345	44 000
Mai	348 051	147 101	81 643	66 439
Juni	347 070	125 731	86 326	80 669
Juli	305 806	113 196	97 421	66 500
August . . .	255 081	169 532	174 418	73 522
September . .	176 673	32 079	51 205	36 541
Oktober . . .	121 006	281 943	5 499	41 468
November . .	355 982	423 731	36 634	14 565
Dezember . .	728 514	223 781	151 485	9 000
zusammen 1902:	—	1 793 107	1 362 519	469 766
1901:	—	1 226 137	458 605	192 571
1900:	—	821 382	796 721	323 821

* * *

Von **Abladungen seewärts** gingen nach:

(Sack zu 100 kg):

1902	Groß-britannien	Schweden	Dänemark	Amerika	den Niederlanden	Zusammen
Januar	193 419	—	—	12 000	29 500	234 919
Februar	113 152	—	—	39 873	49 500	202 525
März	46 274	—	—	43 325	14 500	104 099
April	1 500	—	—	121 256	13 589	136 345
Mai	10 973	—	—	65 370	5 300	81 643
Juni	3 326	—	—	78 000	5 000	86 326
Juli	15 775	—	—	81 646	—	97 421
August	79 409	—	5 000	83 009	7 000	174 418
September	46 705	—	4 500	—	—	51 205
Oktober	5 499	—	—	—	—	5 499
November	35 634	—	1 000	—	—	36 634
Dezember	58 185	—	4 500	78 800	10 000	151 485
zusammen 1902	609 851	—	15 000	603 279	134 389	1 362 519
1901	323 259	380	—	132 966	2 000	458 605
1900	151 908	4 000	5 500	635 313	—	796 721

* * *

Von **russischem Zucker** — Roh- und Kristallzucker waren: dz:

1902	Anfangs des Monats auf Lager:	Zugang:	Die Verschiffungen betrugen:	Von den Verschiffungen gingen nach: Großbritannien:	Amerika:	Finnland:	Anderen Ländern:
Januar	131 988	22 833	23 651	23 002	—	—	649
Februar	131 170	25 786	51 985	49 587	—	—	2 398
März	104 971	14 130	20 204	19 079	—	—	1 125
April	98 897	17 853	4 333	4 108	—	—	225
Mai	112 417	38 181	72 528	2 850	730	67 100	1 848
Juni	78 070	13 425	40 057	5 092	—	34 713	252
Juli	51 438	6 751	9 139	1 839	1 400	5 600	300
August	49 050	6 590	8 496	3 299	—	4 972	225
September	47 144	15 571	14 810	10 952	—	3 758	100
Oktober	47 905	54 759	32 487	18 437	—	13 075	975
November	70 177	113 338	93 310	24 315	—	67 945	1 050
Dezember	90 295	126 593	78 373	32 416	1 200	44 305	452
zusammen 1902	—	455 810	449 373	194 976	3 330	241 468	9 599
1901	—	339 129	302 586	149 677	35 957	100 575	16 377
1900	—	511 105	459 005	233 728	143 987	60 800	20 490

* * *

Nach den zollamtlichen Anschreibungen sind 1902 **seewärts** ausgeführt worden: dz:

nach	Rohzucker (Statistisches Waren-Verzeichnis Nr. 699)	Raffinierter Zucker (Stat. W.-V. Nr. 700)	Rohzucker von mindestens 90 % Zuckergehalt und raffin. Zucker von unter 98, aber mindestens 90 % Zuckergehalt (St. W.-Verz. Nr. 701)	Kandis und Zucker in Broten und Würfeln sowie Kristalle von mindestens 99½ % Zuckergehalt (St. W.-Verz. Nr. 702)	Alle übrigen harten Zucker (St. W.-Verz. Nr. 703)	Zusammen 1902:
Ost- und Westpreußen	—	—	—	5 876	14	5 890
Pommern	—	—	—	229	—	229
Schleswig-Holstein u. Lübeck	—	—	—	1 690	—	1 690
Hamburg	—	4 966	—	10	—	4 976
Hannover, Oldenburg und Bremen	—	202	7 998	847	—	9 047
dem Rheingebiet	—	—	154 897	4 481	—	159 378
Dänemark	—	546	14 152	4 185	198	19 081
Schweden u. Norwegen	—	1 894	—	2 677	648	5 219
Rußland	—	119 691	—	—	—	119 691
Finnland	—	113 455	—	11 631	—	125 086
Großbritannien	36 531	173 966	759 981	138 016	—	1 108 494
den Niederlanden	6 407	104	313 282	471	—	320 264
Belgien	50	—	—	—	—	50
Afrika	—	—	—	—	—	—
den Vereinigten Staaten von Amerika	1 111	100	337 002	—	—	338 213
zusammen 1902	44 099	414 924	1 587 312	170 113	860	2 217 308
1901	34 199	389 719	386 001	781 067	1 825	1 592 811
1900	33 688	380 407	966 930	922 401	7 126	2 310 552

* * *

Danziger Börsennotierungen für inländischen Rohzucker 1902.

	Transitpreis franko Neufahrwasser pr. 50 kg inkl. Sack: Rendement: 88°			75°		
	Niedrigster Preis: Mk.	Höchster Preis: Mk.	Monatl. Durchschnitt: Mk.	Niedrigster Preis: Mk.	Höchster Preis: Mk.	Monatl. Durchschnitt: Mk.
Januar	6,12½	6,55	6,32	4,55	4,98½	4,81
Februar	6,45	6,60	6,52	4,67½	4,95	4,88
März	5,90	6,50	6,26	4,52½	5,00	4,66
April	5,75	6,55	6,14	4,50	4,55	4,52½
Mai	6,10	6,21	6,16	4,25	4,25	4,25*)
Juni/September	—	—	—	—	—	—
Oktober	6,72	7,42½	7,05	5,05	5,65	5,31
November	7,17½	7,80	7,39	5,67½	6,26	5,91
Dezember	7,70	8,22½	7,95	6,20	6,80	6,50
1902	5,75	8,22½	6,72	4,25	6,80	5,11
1901	6,25	9,45	8,17	5,00	7,42½	6,45

*) Nur einmal im Monat notiert.

VI. Kakao-, Schokoladen-, Marzipan- und Zuckerwaren-Industrie.

In unserem vorigen Bericht sprachen wir bezüglich dieses Industriezweiges die Befürchtung aus, die infolge Bildung des Zuckersyndikats eingetretene Steigerung der Zuckerpreise werde eine Verminderung des Konsums an Fabrikaten der in Rede stehenden Industrie, für die ja Zucker einer der wichtigsten Rohstoffe ist, zur Folge haben. Diese Befürchtung hat sich leider nur zu sehr bewahrheitet. Die Meinung, daß die Konsumverminderung im wesentlichen eine Folge der ungünstigen Erwerbsverhältnisse sei, dürfte nicht zutreffen; denn als Luxusartikel sind doch nur die feineren, im großen und ganzen eine geringe Rolle spielenden Produkte der Zuckerwaren-Industrie anzusehen, während die Hauptmenge ihrer Erzeugnisse als Volksnahrungsmittel gelten darf. — Die Industrie hofft eine wesentliche Vergrößerung ihres Absatzes von der Verbilligung des Zuckers, die mit dem Inkrafttreten der Brüsseler Zuckerkonvention vom 1. September 1903 an zu erwarten ist.

Die Preise für Rohkakao waren während des ganzen Berichtsjahres mäßig; dagegen hatten Mandeln, wie schon seit Jahren, wiederum recht hohe Preise.

VII. Holzhandel und Holzindustrie.

Die überaus schwierigen Kreditverhältnisse in Rußland, die, aus dem Vorjahre stammend, auch 1902 anhielten, hatten den allgemein erwarteten Erfolg, daß die Erzeugung frischer Hölzer in dem gesamten russischen Holzproduktionsgebiete, nicht nur in dem Hinterlande Danzigs, schwach blieb und dadurch das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage wieder gesunder wurde. Nur wirklich kaufkräftige und sachkundige Firmen konnten an den Einschlag und die Bearbeitung von Hölzern herangehen. Nicht nur die Menge wurde dadurch verhältnismäßig klein gehalten, sondern es hat auch die Qualität der Zufuhr gewonnen. Die Zahl minderwertiger Hölzer war erheblich geringer als in den Vorjahren. Das Jahr begann mit ziemlich mattem Absatze. Deutschland — fast mit einziger Ausnahme von Berlin — und Belgien zeigten wegen der darniederliegenden Industrien ausgeprägte Abneigung, die ohnehin großen Läger zu vermehren; der Export nach Frankreich wird durch den verstärkten Verbrauch einheimischer Hölzer (aus

den Vogesen und den Pyrenäen) und des billigen amerikanischen Pitchpines ohnehin schwächer, und in England verminderte der Boerenkrieg die Unternehmungslust. Erst als dieser Krieg seinen Abschluß gefunden hatte, begann sich in England mehr Aufnahmefähigkeit zu zeigen. Dieser Moment, zusammen mit der bereits erwähnten Verminderung der frischen Zufuhr hatte eine belebende Wirkung auf den Holzhandel. Sie äußerte sich zunächst in einer bemerkenswerten Festigkeit des Einfuhrmarktes, die im Laufe des Sommers und Herbstes zu meist recht erheblich gesteigerten Preisen führte.

Zu dieser Steigerung hatte auch der sehr große Bedarf Berlins an Bauholz aller Art mitgewirkt, da die Bautätigkeit dort größer war, als vielleicht je zuvor. Geeignetes kiefernes Rundholz stieg bei knappem Angebote in solchem Maße, daß die Schneidemühlen sehr bald klagten, das Rohholz sei verhältnismäßig viel teurer, als die daraus erzeugte Ware. Auch die sogenannten „Berliner Mauerlatten" stiegen so weit, daß der eigenartige Fall eintrat, daß diese kurzen Längen (18 bis 24 Fuß) schließlich fast ebensoviel kosteten wie lange Hölzer von 25 Fuß und mehr Länge.

Von langen russischen Balken war die Zufuhr größer als im Vorjahre. Es ist der einzige Artikel, bei dem das 1902 der Fall war. Trotzdem ging fast die ganze frische Ware zu sehr hohen Preisen in Exporteurhände über. Eisenbahnschwellen aller Art (Sleepers, Schwellen) fanden guten Absatz zu anziehenden Preisen. Eichene Plançons wurden in so geringer Zahl zugeführt wie nie zuvor. Die Anfrage, zumal der großen englischen Eisenbahn-Gesellschaften, wurde im Sommer recht rege und es fand guter Absatz zu steigenden Preisen statt. An schwächeren Hölzern war der Bedarf größer als die Zufuhr. Die Schneidemühlen waren großenteils gut besetzt; allerdings vornehmlich für feinere Güter. Die geringeren Sorten und die Nebengüter waren sehr schwer verwendbar, weil die heimische Bautätigkeit gering war und weil die inländischen Schneidemühlen gerade für diese minderwertigen Waren eine z. T. erdrückende Konkurrenz ausübten. Die größte Mühlenanlage am Platze hatte ihre Werke während eines großen Teils des Jahres stillstehen lassen.

Die Wasserverhältnisse auf den Zuflüssen der Weichsel waren leidlich gut. Die ganze frische Zufuhr war in der Hauptsache schon im September beendet. Nur Nachzügler kamen spät, und diese hatten Mühe, den schützenden Danziger Hafen zu erreichen, da der Winter ungewöhnlich früh einsetzte.

Die Abladungen seewärts wurden während des ganzen Jahres durch überaus niedrige Frachten begünstigt, die nur vorübergehend gegen Schluß des Jahres, anzogen.

Die Kreditverhältnisse des Platzes waren, nach den schweren Schlägen des Jahres 1901, im Ganzen gesund. Zwar fehlte es nicht an schmerzlichen Nachwehen jener Zeit der leichtfertigen Kreditgewährung. Das Geschäft hat aber wieder normalere Formen angenommen, nachdem einige Zusammenbrüche schwach gewordener Firmen überwunden waren. Das Gesamtergebnis des Holzhandels im abgelaufenen Jahre war ein mäßig befriedigendes. Der Holzhafen, den die Danziger Holzhändler oberhalb Plehnendorf angelegt haben, hat die Möglichkeit eines stetigen, geordneten Betriebes und damit allmählich auch eine größere Stetigkeit der Arbeitskosten für die Spedition und für die Bearbeitung von Hölzern in den Lägern gebracht. Es war dem Danziger Handel auf diesem Gebiete der nicht unbegründete Vorwurf gemacht worden, daß die Platzspesen zu hohe seien und daß sie, was noch wichtiger ist, nicht von vornherein mit einiger Sicherheit zu veranschlagen seien. Diesen Klagen ist jetzt abgeholfen worden. Es haben unter Mithilfe des Vorsteheramts der Kaufmannschaft die vor Jahren begonnenen, damals ergebnislos gebliebenen Verhandlungen der Interessenten zu dem Ergebnisse geführt, daß feste Gebührensätze der „Holzkapitäne" (Spediteure, Lagerverwalter) vereinbart sind, die nunmehr für alle Verhältnisse normaler Art gelten. Der Tarif hat sich bewährt, und es ist zu hoffen, daß das Geschäft durch seine Einführung an Umfang gewinnen wird.

Hinsichtlich des Nutzens des Holzhafens oberhalb Plehnendorf ist allerdings eine Einschränkung zu machen. Die Einrichtung des Holzhafens, die Stetigkeit der Gebühren werden erst dann in vollem Maße ihre Wirkung üben können, wenn seitens der Königlichen Staatsregierung dafür Vorsorge getroffen sein wird, daß, entsprechend den Wünschen des Vorsteheramts, auf die wir an anderer Stelle dieses Berichts näher eingehen, Schutz gegen den überaus schweren See-Wasserstau aus der Mündung bei Neufähr geschaffen wird. Seit dem Abschlusse des lebendigen Weichselstromes bei Einlage fehlt dem toten Arme der Weichsel zwischen Einlage und Neufähr die Kraft des ausströmenden Wassers. Infolgedessen wirkt der Seestau

bei West- und Nordstürmen mit fast ungehemmter Kraft stromauf bis gegen Einlage. Im Januar 1903 ist infolgedessen abermals schwerer Schaden entstanden. Ein Teil der Holzläger wurde aus dem Holzhafen heraus stromauf vertrieben, und es erforderte einen Kostenaufwand von rund zwanzigtausend Mark, um diese Schäden zu beseitigen. Ein Schutz in der Neufährer Mündung ist ein unbedingtes Erfordernis.

Die Gesamtzufuhr von Holz auf der Weichsel bei Thorn war:

1902:	927 Traften,	davon gingen nach Danzig:	250 Traften	= 26,96 %
1901:	1749 „	„ „ „ „	516 „	= 29,50 %
1900:	1808 „	„ „ „ „	502 „	= 27,65 %

Unsere Zufuhr war 1902 somit nur ungefähr die Hälfte der Vorjahre.

Die Zufuhr Danzigs hat betragen:

1900:	429159 Festmeter	im Werte von	12756600 Mk.
1901:	446810 „	„ „ „	13239100 „
1902:	271182 „	„ „ „	8873600 „

Sie ist also gegen das Vorjahr um 175628 Festmeter und 4365500 Mk. gefallen.

Die Gesamtzufuhr der wichtigsten Holzgattungen auf der Weichsel über die Grenze bei Schilno war die folgende:

	1900:	1901:	1902:
kieferne Rundhölzer . . .	696548 Stück	545656 Stück	295010 Stück
„ Balken, Mauerlatten	548991 „	714861 „	445613 „
„ Sleepers	409704 „	652071 „	500684 „
„ Schwellen	908691 „	1016619 „	360040 „
eichene Rundhölzer . . .	8253 „	8734 „	3250 „
„ Rundschwellen . . .	60280 „	85160 „	64370 „
„ Plançons	17522 „	19531 „	11209 „
„ Schwellen	279841 „	265367 „	119576 „
„ Weichenschwellen . .	27161 „	20067 „	7316 „
„ Stäbe und Blamiser-Stäbe	46215 „	44890 „	45553 „
„ Kreuzhölzer . . .	3554 „	4394 „	4034 „
tannene Balken u. Mauerlatten	91355 „	121117 „	26457 „
„ Rundhölzer . . .	45792 „	52670 „	15973 „

Der Anteil Danzigs an dieser Zufuhr ist in der Gesamtziffer bereits weiter oben angegeben.

In der Gesamtziffer der Zufuhr ist auch die Zufuhr bahnseits mitenthalten. Näheres ergeben die Übersichten, die weiter unten folgen.

Die Ausfuhr seewärts, deren Einzelnheiten ebenfalls weiter unten folgen, betrug nach zollamtlicher Anschreibung:

1900:	255160 Tonnen,
1901:	222381 „
1902:	242308 „

Vorbemerkung: In den folgenden Angaben verstehen sich, von besonders bemerkten Ausnahmen abgesehen, die Preise für den Kubikfuß (englisch, rheinländisch oder altfranzösisch) unverzollt.

Kieferne Balken. (Englisch Maß): Die Zufuhr war bedeutend kleiner als 1901. Neben einer größeren Zahl russischer Balken kamen vorwiegend kurze Balken und Balkenenden, wie sie für den englischen Markt zu Weichenschwellen gebraucht werden. Die Preise für gute Balken von 24 bis 26 Fuß Durchschnittslänge gingen von 120 bis 128 Pf., Balken von 29 bis 30 Fuß Durchschnittslänge brachten 130 bis 135 Pf. je nach Dimension und Beschaffenheit. Balkenenden schwacher und starker Dimensionen, 11/11″, 12/12″ und 15/15″ und mehr, setzten mit 85 bis 80 Pf. ein, schlossen aber für 11/11″, 11/12″ mit 70 bis 72 Pf., für 12/12″ und starke mit 75 bis 80 Pf. je nach Güte und Dimensionen. Mittelstarke Hölzer, 13/13 bis 14/15″, blieben sehr stark gefragt und schwankten nur von 110 Pf. bis 100 Pf., einzelne besonders gute Partien brachten höhere Preise, bis zu 118 Pf. Zu den gleichen Preisen wurden auch kurze Balken von 19 bis 20 Fuß Durchschnitt gehandelt. Der Bestand unverkaufter guter Ware ist nicht groß, von abfallender Ware dagegen etwas reichlicher.

Kieferne Mauerlatten. (Rheinl. Maß.) Die Gesamtzufuhr war nahezu 30 000 Stück kleiner; die stärkeren Dimensionen waren reichlicher, als die schwachen. Es bedangen: 4/4 bis 7/8 Zoll, 13 bis 24 Fuß Durchschnittslänge 55 bis 72 Pf., 25 bis 33 Fuß Durchschnittslänge 70 bis 92 Pf., 8/8 bis 11/11 Zoll, 19 bis 21 Fuß Durchschnittslängen 90 bis 75 Pf., längere Durchschnitte bis zu 105 Pf.; Weichensleepers 8/8 bis 10/11 Zoll, 10/17 Fuß brachten 75 bis 65 Pfennige. Die Berliner Dimensionen waren stark begehrt und hoch bezahlt.

Kieferne Sleepers. (Engl. Maß.) Das Geschäft war recht bedeutend, wenn auch die Zufuhr um rund 120 000 Stück kleiner war. Die Preise hielten sich verhältnismäßig gut: 10/10 Zoll 84 bis 82 Pf.; 9/9 Zoll 3,50 bis 3,20 Mk. für ein Stück; 12/12 Zoll waren stark angeboten und gar nicht absetzbar, so daß sie nur etwa 65 Pf. bedangen.

Kieferne Plattschwellen (Rheinl. Maß) waren wenig verändert bei mäßiger Zufuhr. Die Preise waren für 6/10″ nur 2,60 Mk. für ein Stück verzollt; 6/9″ waren 25 bis 30 Pf. billiger. Der Absatz war gut.

Kiefernes Rundholz (Rheinl. Maß) zeigt wieder einen starken Rückgang der Zufuhr; sie fiel von 28 767 auf 15 037 Stück. Die Preise waren sehr fest, besonders gegen Schluß des Jahres. Feinste Partien von 40 bis 60 Kubikfuß Stärke bedangen bis 80 Pf.

Tannene Balken und Mauerlatten. (Rheinl. Maß.) Die Zufuhr ist von 115 644 auf nur 7600 Stück gefallen. Trotz der kleinen Zufuhr war der Absatz nur mäßig. Er stockte im Herbste fast ganz oder war nur zu sehr billigen Preisen zu erzielen. Gute Ware von 24 bis 26 Fuß Durchschnittslänge bedang 58 bis 65 Pf., die alten Läger abfallender Ware wurden zu Preisen, die bis auf 45 Pf. fielen, großenteils geräumt.

Tannen-Rundholz (Rheinl. Maß) hatten sehr kleines Geschäft bei weichenden Preisen.

Eichene Planҫons. (Franz. Maß.) Das Geschäft war im Frühjahr nicht unbedeutend, besonders begehrt wurden starke Eichen, von denen erhebliche Läger bei den Exporteuren vorhanden waren. Sie wurden zu steigenden Preisen großenteils geräumt. Die frische Zufuhr war sehr klein, unverkauft blieb nichts. Gute Partien von 20 bis 23 Fuß Durchschnittslänge und 23 bis 35 Kubikfuß Durchschnittsstärke bedangen 240 bis 285 Pfennige, abfallende Ware war nur spärlich angeboten. Die Läger in Abladers Hand am Jahresschlusse waren klein.

Eichene Rundklötze. (Rheinl. Maß.) Die Zufuhr war um rund 24 000 Stück kleiner als 1901, der Absatz bei ruhigem Geschäfte gut. Die Preise hatten nur geringe Schwankungen. Es bedangen $9^1/_4$ Zoll 2,80 bis 3 Mk., $10^1/_4$ Zoll um 5,30 Mk., 11 Zoll um 6,30 Mk., stärkere 6,40 bis 6,70 Mk., für das Stück transito.

Eichene Platt- und Doppelschwellen. (Rheinl. Maß.) Die Zufuhr war um rund 69 000 Stück kleiner als im Vorjahre, das Geschäft rege. Die Preise für 6/10″ stiegen von 3,60 bis auf 4,40 Mk., 6/9″ waren 80 Pf. billiger. Es blieben nur kleine Posten unverkauft in erster Hand. Die Preise verstehen sich für das Stück verzollt.

Eichene Stäbe. Das Geschäft hat fast vollständig aufgehört. Nur kleine Partien wurden zugeführt.

Eichene Blamiser. Das Geschäft ist fast nur noch Spedition. Lieferung erfolgt auf Bestellung. Preis etwa 15 Mk. im Durchschnitt für das Schock von 60 Stück.

* * *

Danzigs Holzzufuhr auf der Weichsel und der Eisenbahn.

Gattung der Hölzer.		Stückzahl.	Geschätzter Festmeter-Inhalt.	Geschätzter Einkaufswert. Mk.
Kiefern:	Balken	112 086	63 920	2 387 200
	Mauerlatten	86 317	32 020	952 930
	Sleepers	501 597	89 820	2 604 130
	Schwellen einschl. Doppelschwellen	182 209	19 920	478 750
	Rundhölzer	15 037	23 240	601 480
Tannen:	Balken und Mauerlatten	7 600	2 410	46 740
	Rundholz	222	310	6 000
Eichen:	Balken, Krumm- und Kreuzhölzer	4 298	140	5 520
	Plançons	7 590	6 270	425 450
	Rundholz	1 257	580	16 970
	Stäbe	45 Schock (red. auf Pipen I)	55	7 200
	Blamiser	89 640	515	21 300
	Rundklötze	62 135	9 600	360 380
	Halbrunde Schwellen	34 436	2 650	110 200
	Plattschwellen	151 179	15 470	608 956
	Doppelschwellen	29 009	5 830	221 920
	Kleinbahnschwellen	319	32	420
	Elsen	1 611	795	34 600
	Insgesamt 1902:		273 567	8 873 600
	1901:		446 859	13 239 100
	1900:		429 159	12 756 600

Verladungen von Bau- und Nutzholz seewärts

(nach den zollamtlichen Anschreibungen, in dz.):

Im Jahre 1902 sind ausgegangen nach Häfen von	1. roh- u. bewaldrechtet (Statist. W.-V. Nr. 422)	2. Faßdauben (St. W.-V. Nr. 423 und 427)	3. behauen und vorgearbeitet (St. W.-V. Nr. 426)	4. Säge- und Schnittwaren (St. W.-V. Nr. 430)	1–4 Zusammen: 1902	1901	1900
Ost- und Westpreußen	—	—	602	—	602	—	2 602
Pommern	—	3	142 960	79 542	222 505	121 383	139 467
Mecklenburg	—	—	3 936	—	3 926	14 360	—
Schleswig-Holstein a. d. Ostsee und Lübeck	4 515	103	79 814	32 798	117 230	66 900	107 674
Schleswig-Holstein a. d. Nordsee	—	—	10 045	388	10 433	7 771	19 563
Hamburg	571	—	43 680	16 838	61 089	50 676	36 261
Bremen, Hannover, Oldenburg	842	241	95 198	8 904	105 185	95 947	115 006
dem Rheingebiet	21 522	3 242	76 792	38 702	140 258	33 089	23 972
Dänemark	6 059	642	158 588	4 710	169 999	202 186	160 042
Norwegen	—	—	4 488	—	4 488	3	525
Rußland	—	—	—	—	—	89	—
Großbritannien	2 319	1 951	1 129 052	33 821	1 167 143	1 201 338	1 504 296
den Niederlanden	9 519	13 214	128 239	16 938	167 910	155 116	136 694
Belgien	49 643	2 225	85 665	40 492	178 025	225 212	208 247
Frankreich	506	—	47 188	6 207	53 901	40 386	65 246
Spanien	—	—	20 375	—	20 375	—	30 396
Portugal	—	—	—	—	—	—	1 612
Malta	—	—	—	—	—	7 925	—
Vereinigte Staaten von Amerika	—	—	—	—	—	—	—
1902:	95 496	21 621	2 026 622	279 340	2 423 069	—	—
1901:	75 922	14 191	1 920153	212 115	—	2 222 381	—
1900:	94 366	23 756	2 259 331	174 150	—	—	2 551 603

Nach unsren Ermittelungen verteilt sich die seewärtige Ausfuhr auf die einzelnen Artikel wie folgt. Es gingen cbm nach:

	Deutschen Ostseehäfen	Deutschen Nordseehäfen	Dänemark	Schweden	Holland	Belgien	Frankreich	Groß britannien	Spanien	Zusammen
Kieferne Hölzer:										
Rundholz	484	752	179	—	—	—	—	—	—	1 415
Balken 12/12" u. mehr	2 440	—	20	—	—	412	—	36 537	—	39 409
Mauerlatten . . .	21 198	634	2 114	—	11	6 802	5 093	13 719	1 855	51 426
Balkenenden, □ und aufgeschnitten . .	269	—	—	—	—	—	—	37 476	—	37 745
Sleeper	—	—	—	—	170	—	—	55 170	—	55 340
Plattschwellen . . .	859	481	20 773	—	801	196	—	2 908	—	26 018
Schnittholz aller Art.	3 990	5 517	2 909	—	621	—	—	4 771	—	17 808
Tannen-Hölzer:										
Rundholz	1 106	695	—	—	1 354	—	377	4 742	625	8 899
Schnittholz	603	371	—	—	—	1 829	—	5 931	—	8 734
Eichene Hölzer:										
Plançons, Stammenden und Doppelklötze .	32	—	6	—	997	703	115	15 510	—	17 363
Balken	—	—	—	—	192	—	—	—	—	192
Platt- und Weichenschwellen	2 548	5 620	—	—	7 436	8 709	65	271	--	24 649
Rundholz	—	—	—	—	503	360	—	—	—	863
Halbrunde Schwellen	—	—	—	—	—	10 365	—	—	—	10 365
Schnitthölzer . . .	—	—	—	—	755	10	1 958	41	—	2 764
Pipenstäbe	—	—	—	—	—	—	—	144	—	144
Blamiserstäbe . . .	—	955	57	—	494	—	—	—	—	1 506
Andere Hölzer . .	806	—	—	—	14	1 408	—	455	—	2 683
Insgesamt 1902	34 335	15 025	26 058	—	13 348	30 794	7 608	177675	2 480	307 323

* * *

Wir fügen dieser Gesamtübersicht über den Holzhandel und die Holzindustrie Danzigs noch die Sonderberichte über zwei industrielle Anlagen an, die sich mit der Herstellung von Fertigfabrikaten, deren wichtigster Rohstoff das Holz ist, beschäftigen.

Die Parkett- und Holzindustrie A. Schoenicke & Co. berichtet uns:

„Die Möbelabteilung erfreute sich eines befriedigenden Resultates. Wenn auch der Umsatz geringer war als früher, so wurden doch Preise erzielt, die durchschnittlich als gut bezeichnet werden können. In der Bautischlerei kamen für uns nur wenige Objekte am Platz in Betracht, da wir auf Unternehmerbauten wegen der Unsicherheit der Verhältnisse nicht reflektieren, und bessere Objekte bei angemessenen Preisen wenig zur Vergebung kamen. Die Fabrikation für Bau-Tischlerarbeiten ist überhaupt kaum noch lohnend, die zahlreichen existierenden Fabriken unterbieten sich bei besseren Objekten derartig, daß von einem Gewinn überhaupt keine Rede mehr sein kann. In der Parkett-Abteilung haben wir einen befriedigenden Umsatz zu verzeichnen, jedoch sind leider auch die Preise gedrückter wie in früheren Jahren. Mit Befriedigung können wir hervorheben, daß der Bedarf in der Provinz sich bedeutend gegen die vorigen Jahre gehoben hat. Die Arbeiterverhältnisse liegen wegen der Ungunst des Arbeitsmarktes günstig, doch sind die Löhne für bessere Arbeiten keineswegs gefallen. Im ganzen können wir mit dem Resultat des Betriebsjahres unter Berücksichtigung der allgemeinen Geschäftslage zufrieden sein."

Die Waggonfabrik Danzig, G. m. b. H., berichtet uns wie folgt:

„Die erhebliche Minderung der Einnahmen der Staats-Eisenbahn-Verwaltung hatte auf die Ausgabenhöhe im Etat 1902 einen erheblichen Einfluß geäußert. So war auch der für Neubeschaffung von Güterwagen ausgeworfene Betrag gegen die Vorjahre erheblich zurückgesetzt. Von der verminderten Zahl der von der Preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung im Jahre 1902 in Auftrag gegebenen Güterwagen ist der Waggonfabrik Danzig ein unserer Arbeiterzahl entsprechender Bruchteil überwiesen worden.

Zum ersten Male wurde schon im ersten Jahresviertel der gesamte Bedarf für die Zeit vom 1. April 1902 bis Ende März 1903 (Etatsjahr 1902) vergeben. Hierdurch war es möglich, beizeiten die erforderlichen Materialien zu beschaffen und über alle Arbeiten zu disponieren. Diese Maßnahme der Staats-Eisenbahn-Verwaltung ist überaus dankenswert und es ist zu wünschen, daß ebenso in den kommenden Jahren verfahren werden möge.

Weiter verdient es anerkennenswert hervorgehoben zu werden, daß die Staats-Eisenbahn-Verwaltung bei weitem nicht in dem Umfange, wie dies in früheren Jahren des Niederganges geschehen ist, ihre Aufträge beschränkt hat, so daß, wenn der Niedergang für die Waggonfabriken auch überaus fühlbar geworden ist, doch ein so erheblicher Sturz, wie früher, nicht zu verzeichnen war, namentlich, wenn in Betracht gezogen wird, daß eine Anzahl von Waggonfabriken in den Jahren des Aufschwunges entstanden und jetzt an den mageren Aufträgen beteiligt ist.

Die Rohstoffe haben im allgemeinen eine weitere Preisermäßigung erfahren. In zahlreichen Einzelteilen wurden wegen Mangels an Beschäftigung der betreffenden Fabriken überaus niedrige Angebote gemacht, die jedoch nur zum geringen Teil angenommen wurden, weil die eigene Herstellung mit diesen Angeboten immer noch Schritt halten konnte. Die Preise für die fertigen Wagen fielen entsprechend den Materialpreisen und ließen nur einen überaus geringen Nutzen trotz sorgfältigster Dispositionen über die als Massenfabrikation gestaltete Herstellung der Einzelteile.

Im Laufe des Berichtsjahres ist der Bau von Güterzug-Gepäckwagen in Angriff genommen worden. Es werden deren 36 bis zum 1. April 1903 fertiggestellt. Die an diesen Wagen vorkommenden feineren Tischler-, Anstreicher-, Schlosser- und Sattlerarbeiten sind von den hiesigen Handwerkern anstandslos geleistet worden.

Im ganzen sind bis Ende 1902, d. i. in den ersten 3 Betriebsjahren der Waggonfabrik, 1235 Wagen fertiggestellt worden.

Die (Ende 1902) vorliegenden Aufträge gestatten eine Beschäftigung der vorhandenen Arbeiter bis zum Oktober 1903. Es erscheint Aussicht vorhanden, daß auch bis zu Ende März 1904 für die vorhandene Arbeiterzahl genügend geschafft wird."

VIII. Kolonial- und Materialwaren-Handel.

Kaffee. (Die angegebenen Preise gelten für $^1/_2$ kg verzollt.) Auch in diesem Jahre haben es die Brasilianischen Märkte verstanden, die Konsummärkte durch ungünstige Ernte-Berichte irre zu führen, während es im vorigen Jahre die angebliche große Dürre war, welche eine Steigerung der Preise von etwa 30 % zur Folge hatte, sollten in diesem Jahre die Pflanzungen unter starkem Frost gelitten haben. Diese Nachrichten brachten die im ersten Halbjahre unter wesentlichen Schwankungen um etwa 9 Pfg. gewichenen Preise von Mitte Juli an wieder um etwa 5 Pfg. in die Höhe. Da aber der Frost sich als unwesentlich herausstellte, trat gegen Ende September wieder ein Weichen der Preise ein, und die Märkte schlossen etwa 10 Pfg. niedriger als zum Beginn des Jahres.

Andere Provenienzen folgten der Preisbewegung der Santos-Kaffees; Zentral-Amerik. Kaffees waren jedoch infolge der besonderen Verheerungen in Guatemala höher und weniger berührt. Grüne Javas ließen etwa 12 Pfg. nach, während die gelben und braunen ziemlich stabil blieben. — Domingos konnten des Strafzolls wegen nicht importiert werden; der Bedarf wurde aus alten Lägern befriedigt.

Bezahlt wurde:

	flachbohnig:	rundbohnig:
Santos ordinär	58—50 Pf.	65—54 Pf.
„ regulär	60—52 „	67—56 „
„ good	62—44 „	68—57 „
„ superior	64—56 „	70—59 „
„ prime	68—59 „	72—62 „

Domingo ordinär	72—75 Pf.	Java gelb	90—100 Pf.
„ mittel	80—90 „	„ braun	100—115 „
„ fein hochfein	90—98 „	Menado	120—130 „
Zentral Amerika	66—75 „	„ ff.	135—170 „
Guatemala	75—85 „	Ceylon und Ostindia . . .	75—110 „
Java grün	70—82 „	Mocca arab.	100—115 „
„ blau und hochfein . .	85—95—110 Pf.		

Nach den zollamtlichen Angaben über den Waren Ein- und Ausgang sind seewärts über unsern Hafen von Kaffee eingeführt worden: dz zu 100 kg:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
von Stettin	463	722	968	1 237	1 386
„ Kiel und Lübeck	622	282	180	187	1 028
„ Hamburg	29 792	25 839	23 675	24 376	23 997
„ Bremen	3 519	1 932	1 252	1 472	1 387
„ dem Rheingebiet	605	185	54	25	—
„ Kopenhagen	949	561	558	452	771
„ England	2 070	3 335	2 412	3 866	2 440
„ Holland	2 906	3 235	2 527	3 513	2 696
„ Belgien	439	562	983	1 239	2 788
„ Frankreich	321	—	—	896	—
„ Amerika	—	2 227	557	—	—
	41 686	38 880	33 166	37 263	36 493
Versandt wurden mit der Eisenbahn: dz:					
nach Ost- und Westpreußen	6 410	13 135	8 120	6 585	6 520
„ Pommern	335	1 275	695	355	455
„ Posen und Schlesien	535	905	680	290	355
„ Polen	14 370	16 685	13 370	13 585	12 285
	21 650	32 000	22 865	20 815	19 615

Reis. (Die angegebenen Preise gelten für 50 kg verzollt.) Bei regulärem Konsum gaben die Preise, besonders in den geringen Qualitäten, etwa 50 Pf. im ersten Halbjahr nach; sie erholten sich in den Sommermonaten wieder, und im Herbst, als die geringe Ernte in Indien bekannt wurde, trat eine weitere allmähliche Besserung ein, so daß der Wert etwa 60 Pf. höher schließt, als er am Anfang des Jahres war. Bezahlt wurde:

Rangoon und Bassein ordinär . . .	10,80—10,40—11,00 Mk.	Arracan mittel u. gut	12,25—11,75—12,50 Mk.
Rangoon und Bassein mittel	11,60—11,40—11,75 „	„ Vorlauf . .	14,00—13,25—14,25 „
Rangoon und Bassein gut und fein .	12,75—12,25—13,00 „	Moulmain ordinär .	12,00—12,50 „
Arracan ordinär . .	11,30—10,75—11,40 „	„ mittel .	14,00—13,50—14,00 „
		„ Tafel fein	14,50—16,50 „
		Japan gut und fein .	15,00—18,00 „
		Patna gut und fein .	17,00—18,50—20,00 „

Es wurden seewärts eingeführt: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
von Stettin	169	1 335	254	139	287
„ Kiel und Lübeck	3 812	9 133	4 017	4 188	11 334
„ Hamburg	17 472	9 422	12 791	14 357	8 263
„ Bremen	33 228	27 914	44 860	18 791	34 985
„ Kopenhagen	12 900	11 990	12 780	11 560	9 960
„ England	759	104	940	1 187	153
„ Holland	4 779	1 364	1 789	584	1 481
zusammen	73 119	61 262	77 431	50 806	66 463

Versandt wurden	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
bahnwärts:					
nach West- und Ostpreußen	19 195	7 690	16 970	15 640	24 145
„ Pommern und Posen	1 695	550	2 500	3 140	4 855
„ Polen	18 130	14 920	22 880	6 255	1 470
	39 020	23 160	42 350	25 035	30 470
stromwärts:					
nach der Provinz und nach Polen	34 195	33 315	45 490	48 075	34 665
zusammen	73 215	56 475	87 840	73 110	65 125

Von **Gewürzen** sind hier seewärts, zumeist über Hamburg und England, eingegangen:

Pfeffer und Piment	4 953	6 113	5 774	5 927	5 521
Andere Gewürze	2 421	1 749	1 444	1 362	1 573
zusammen	7 374	7 862	7 218	7 289	7 094

Pfeffer. Der Abzug von schwarzem Pfeffer war in der ersten Hälfte des Jahres bei weichender Tendenz schleppend. Von August an aber trat infolge von Berichten über eine quantitativ voraussichtlich ungenügende Ernte steigende Tendenz ein, und in den letzten Monaten des Jahres war der Artikel trotz größerer Abladungen recht fest.

Es kosteten 50 kg Ia. schwarzer Singapore-Pfeffer cif Danzig, transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
59	58	56	55	54	55	$54^1/_2$	56	57	57	$59^1/_2$	60

Piment. Das Angebot war während des ganzen Jahres recht stark. Die Preise bewegten sich deshalb fast andauernd in fallender Richtung.

Ia. gesiebt Jamaica-Piment kostete für 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
36	35	$35^1/_2$	36	33	32	31	32	31	31	$27^1/_2$	$26^1/_2$

Südfrüchte. Seewärts sind hier eingeführt worden: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Rosinen	3 683	3 809	4 344	4 414	3 363
Korinthen	807	894	446	1 061	1 158
Mandeln	1 043	2 004	915	1 515	1 373
Andere Südfrüchte	11 042	9 489	10 768	8 450	7 809
zusammen	16 575	16 196	16 473	15 440	13 703

Rosinen waren in vorjähriger Frucht reichlich angeboten und die Preise gaben daher nach. Gegen die Ernte hin räumten sich die Läger und brauchbare Frucht wurde besser bezahlt. Die neue Ernte ist quantitativ und qualitativ sehr mittelmäßig ausgefallen; die Preise setzten deshalb ziemlich hoch ein und blieben auch weiter in steigender Tendenz.

Es kosteten 50 kg Ia. Caraburne-Rosinen cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
25	23	21	21	19	18	17	21	22	23	26	28

Korinthen. Das Angebot war bis zur Ernte reichlich, die Preise gaben deshalb nach. Die neue Ernte ist nicht übermäßig groß, jedoch von guter Qualität. Die Preise zogen deshalb nach der Ernte wieder an.

Ia. Filiatra-Korinthen kosteten für 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
$16^1/_2$	16	15	$14^1/_4$	$13^1/_2$	13	$12^1/_2$	11	$10^1/_2$	$9^1/_2$	$9^3/_4$	10

Mandeln waren während des ganzen Jahres knapp und stiegen deshalb andauernd im Preise. Erst nach Befriedigung des Weihnachtsbedarfs trat bei stärkerem Angebote eine Abschwächung der Preise ein.

Es kosteten gewählte Bari- resp. Palma- und Girgenti-Mandeln für 50 kg cif transito Mk.:

Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
$56^1/_2$	60	63	66	77	84	90	98	90	86	$82^1/_2$	79

Syrup. Seewärts importiert sind: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
von Stettin . . .	5876	8894	7248	7912	4792
von anderen Häfen .	3438	649	1333	668	415
	9314	9543	8581	8580	5207

Amerikanisches Schmalz. (Die angegebenen Preise gelten für 50 kg, unversteuert, cif Danzig). Die feste Tendenz des Jahres 1901 übertrug sich auch auf das Jahr 1902; von geringen Schwankungen abgesehen, gingen die Preise fast andauernd in die Höhe. Sie begannen mit 50 Mk. im Januar, stiegen im Juli auf 55 Mk., im Oktober auf 58 Mk. und erreichten mit einem Preise von 62 Mk. im November einen Stand, den sie seit 10 Jahren nicht gehabt haben. Die Ursache dieser hohen Preise lag in dem durch die kleine Maisernte Amerikas bedingten geringen Auftriebe an Schweinen, den die dortigen Märkte zeigten, ein Auftrieb, der außerdem noch an Qualität und Gewicht zu wünschen übrig ließ. Betrug doch das Durchschnittsgewicht der Schweine nur 200 bis 220 engl. Pfund, während es sich in der Regel auf 220 bis 250 engl. Pfund beläuft. Erst im Dezember trat eine Abbröckelung der Preise ein. Das Jahr schloß mit einem Preisstand von 60 Mk.

Nach den zollamtlichen Anschreibungen sind über See hier eingegangen: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
von Stettin	5 327	10 671	10 799	14 164	16 110
„ Kiel und Lübeck	330	4	144	1 072	542
„ Hamburg	12 943	6 658	11 030	9 133	15 177
„ Bremen	4 066	4 231	755	212	195
„ Kopenhagen	484	4 525	2 340	541	260
„ England	136	225	1 004	6 686	8 250
„ Holland und Belgien . .	86	109	194	23	19
„ den Ver. Staaten v. Amerika	—	30 222	4 772	4 214	3 512
	23 372	56 645	31 038	36 045	44 065

Talg. (Die angegebenen Preise gelten für 100 kg cif Danzig verzollt, Ziel 3 Monat oder Kasse abzüglich 1 % Diskont).

Die Preise für Hammeltalg setzten mit 71 Mk. ein und gingen im Januar auf 84 Mk., auf welchem Standpunkt sie nach einigen Schwankungen nach unten bis Mai verblieben. Bis September fielen die Preise dann auf 72 Mk., sind aber infolge sehr geringer Zufuhr von Australien wieder auf 78 Mk. gestiegen.

Rindertalg, wovon größere Quantitäten ihren Weg in die Kunstfettfabriken finden, hielt sich im Preise das ganze Jahr hindurch auf dem ausnahmsweise hohen Stand von 73½ bis 75 Mk.

Es sind seewärts importiert worden: dz:

von oder über:	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Stettin	3 096	994	797	525	296
Kiel und Lübeck	94	39	25	187	844
Hamburg	675	350	1 263	1 092	1 215
Bremen	69	53	49	—	3
Kopenhagen	198	166	319	247	458
den Niederlanden	96	10	51	—	—
Großbritannien	11 717	7 892	16 350	29 336	20 973
Vereinigten Staaten von Amerika	—	13 202	—	—	722
zus.	15 945	22 706	18 401	32 874	23 363

Fichtenharz. Die Gesamteinfuhr war zwar kleiner als im Vorjahre, der Rückgang ist aber lediglich im Speditionsverkehr eingetreten, während das Harzgeschäft für den Danziger Eigenhandel außergewöhnlich groß war: es wurden rund 4250 Tonnen zu je 1000 kg brutto umgesetzt. Zwei direkte Seglerladungen kamen von Amerika für Danziger Rechnung, eine dritte für Hamburger Rechnung. Daneben bezog Danzig große Mengen Harz über Hamburg. Der außerordentlich niedrige Stand der Ozeanfrachten machte den Weg per Dampfer von Savannah über Baltimore, Bremerhaven, Hamburg hierher zeitweise gegen Verladung mittels direkten Seglers durchaus konkurrenzfähig. In Rußland war gesteigerter Bedarf für den Artikel infolge der Siegellack-Fabrikation für das Branntweinmonopol.

Die Preise waren in den ersten neun Monaten niedrig; sie betrugen im Einkauf für die Marke G zwischen 4 und 4,15 Mk. für 50 kg netto, 14 % Tara, cif Danzig. Im letzten Vierteljahr stiegen sie um etwa 20 % infolge eines starken Ernteausfalls in Amerika.

Es sind hier seewärts eingeführt worden: dz, von oder über:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Vereinigte Staaten von Amerika .	18634	38968	41784	37067	24139
Hamburg	15307	6900	4176	6616	456
Bremerhaven	387	1148	13135	1002	2
sonstige Häfen	737	626	883	1451	1948
zus.	35065	47642	59978	46136	26545

IX. Petroleumhandel.

Von Petroleum sind nach den zollamtlichen Angaben hier seewärts eingegangen: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
von den Vereinigten Staaten von Amerika . .	335 382	320 183	312 890	334 825	359 230
„ Hamburg	59	246	8 621	15 050	3 279
„ Bremen	809	2 066	247	908	995
„ deutschen Ostseehäfen	1 981	4	188	8	1 035
„ Rußland	34 204	34 099	53 787	66 562	29 196
	372 435	357 733	375 733	417 353	393 735
Außerdem von Mineralöl zu gewerblichen Zwecken	24 008	21 501	29 719	17 951	21 901
zusammen:	396 443	378 770	405 452	435 304	415 636
Versandt wurden:					
bahnwärts nach Ost- und Westpreußen . . .	93 465	90 945	97 105	86 730	89 810
„ „ Pommern	19 925	17 435	17 205	22 525	18 060
„ „ Posen	755	600	3 650	2 745	6 930
„ „ Polen und Rußland . . .	180	675	765	875	2 245
	114 325	109 655	118 725	112 875	117 045
stromwärts	237 860	217 235	203 020	222 955	243 660
seewärts (nach Ost- u. Westpreußen u. Pommern)	256	1 258	1 362	5 170	7 416
zusammen:	352 441	328 148	323 107	341 000	368 121

An dem Petroleumimport unsres Platzes sind im wesentlichen nur die Königsberger Handels-Compagnie und die Deutsch-Russische Naphta-Importgesellschaft beteiligt.

Die Königsberger Handels-Compagnie berichtet uns:

„Wir hatten am 1. Januar 1902 einen Lagerbestand in Danzig von	45 309 dz
und importierten von Amerika in 9 Tankdampferladungen	334 394 „
ferner aus deutschen Häfen 1758 Barrels	2 584 „
	382 287 dz
Davon wurden zur Versorgung unsrer Lagerhöfe nach Königsberg und Bromberg mit unsren Tankfahrzeugen verschifft	191 153 „
Von den verbleibenden	191 134 dz
dienten zur Versorgung der Stadt Danzig und des Danziger Hinterlandes	142 498 „
so daß wir am 31. Dezember 1902 einen Lagerbestand von	48 636 dz

behielten.

Unser Absatz von amerikanischem Petroleum ab Danzig blieb mithin um 6887 dz, ca. 4½ %, hinter demjenigen des Vorjahres zurück.

Von russischem Petroleum setzten wir 2560 dz ab, aber fast nur in mit amerikanischem Petroleum gemischter Ware, unter der Marke Metropolöl, zu einem um ca. 50 Pfg. pro 50 kg niedrigeren Preise als reines amerikanisches Petroleum standard white.

Das Jahr setzte mit Preisen von 115 cts. für Rohpetroleum und 7,20 cts. pro Gallone für raffiniertes Petroleum standard white in New York ein. Eine Preiserhöhung um 5 cts. bezw. 20 Points trat am 16. April ein und am 27. Juni eine weitere Steigung um 2 cts. für Rohöl; der Preis für raffinierte Ware wurde von dieser letzten Preissteigerung nicht beeinflußt.

Ohne daß in einer Preisveränderung für Rohöl dafür ein Grund lag, wurde am 24. Juli die New Yorker Notierung für raffiniertes standard white Petroleum um 20 Points ermäßigt, und erreichte damit wieder den Stand, welchen sie während der ersten 3½ Monate des Jahres gehabt hatte. Erst am 6. Oktober trat eine andauernde steigende Bewegung der Preise für Rohpetroleum ein, die ganz allmählich bis zum Jahresschluß die Notierung auf 154 cts. brachte, d. h. im Laufe des Jahres eine Werterhöhung um 39 cts., also um etwa ein Drittel herbeiführte. Der Grund hierfür liegt darin, daß die Produktion nun schon seit zwei Jahren in Amerika und ganz besonders in Pensylvanien weit hinter den Konsumansprüchen zurückgeblieben ist und eine erhebliche Verminderung der Vorräte stattgefunden hat.

Die Preise für raffiniertes Petroleum konnten sich dieser Bewegung denn auch nicht länger entziehen und stiegen allmählich von 7,20 cts. auf 8,30 cts.; berücksichtigt man, daß darin 2,55 cts. für Barreling liegen, so erreichte diese Werterhöhung von 1,10 cts., also für das raffinierte Petroleum ohne Umschließung, etwa 24 %.

In Danzig betrug der Preis für 50 kg einschl. Fastagen und Zoll für amerikanisches Petroleum standard white Anfang Januar bei großen Partien, also für Engros-Händler, 11,60 Mk. bis 11,65 Mk., für Detaillisten je nach Quantum 11,80 Mk. bis 12 Mk. Anfang Februar ermäßigten sich diese Preise um 15 Pfg., Anfang März um weitere 45 Pfg., und Mitte März abermals um 25 Pf.

Dieser billigste Standpunkt des Jahres von 10,75 Mk. bis 10,80 Mk. für den Engros-Handel und 10,95 Mk. bis 11,15 Mk. für den Kleinhandel blieb bestehen bis zum 24. Mai. Dann begann eine allmähliche Preissteigerung, die sich bis Ende Juli im ganzen auf 20 Pfg. belief; in diesem Zeitraum deckte die zweite und dritte Hand fast durchweg ihren vollen Herbst- und Winterbedarf.

Zu den von August ab weiter ganz allmählich anziehenden Preisen, die ihren Höhepunkt am Schluß des Jahres mit 11,50 Mk. bis 11,55 Mk. für den Großhandel und 11,70 Mk. bis 11,90 Mk. für den Kleinhandel erreichten, fanden nur kaum nennenswerte Umsätze aus erster Hand noch statt.

Daß nicht größere Preisschwankungen stattgefunden haben und der Petroleum-Handel sich bei uns trotz der bedeutenden Erhöhung des Preisniveaus in Nordamerika, in so gleichmäßigen, ruhigen Bahnen bewegte, ist dem Umstande zuzuschreiben, daß, seitdem der Handel mit amerikanischem Petroleum in der Hauptsache in den Händen nur einer Gesellschaft drüben ruht, die Spekulation, welche sonst größere Preisbewegungen hervorruft, sich vom Petroleum vollständig zurückgezogen hat."

Die Deutsch-Russische Naphta-Import-Gesellschaft importierte nach dem uns erstatteten Bericht im Jahre 1902:

an **Meteor-Salon-Petroleum**

über Danzig	34 183 dz
„ Illowo	40 353 „
„ Prostken	9 311 „
„ Eydtkuhnen	18 311 „
	102 158 dz.

an **Nobel-Petroleum**

über Illowo	32 358 dz
„ Eydtkuhnen	7 524 „
	39 882 dz.

In das Absatzgebiet der Königsberger Handelscompagnie wurden hiervon geliefert:

Meteor-Salon-Petroleum	77 428 dz
Nobel-Petroleum	20 977 „
	98 405 dz.

Die Preise für amerikanisches standard white, 100 kg Netto, (d. i. abzüglich 20 % Tara) einschließlich Faß, verzollt, frei ab Lagerhof, waren in den einzelnen Monaten des Jahres die folgenden (unter a für Partieen von 120 Fässern, unter b für kleinere Partieen) Mk.:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
a.	23,60	23,50	22,05	22,05	22,20	22,40	22,40	22,50	22,50	22,70	23,20	23,30
b.	23,90	23,80	22,35	22,35	22,50	22,70	22,70	22,80	22,80	23,—	23,50	23,60

Hiernach betrug der Durchschnittspreis für größere Partieen amerikanischen Petroleums 22,70 Mk. (im Jahre 1901 23,49 Mk.) und für kleinere Partieen 23,— Mk. (im Jahre 1901 23,79 Mk.)

X. Heringshandel.

Der Heringshandel des Jahres 1902 eröffnete unter sehr günstigen Aussichten. Gute Nachfrage räumte während der ersten drei Monate des Jahres nicht nur die 36 162 Tonnen betragenden Bestände aus dem Vorjahre zu langsam steigenden Preisen, sondern ermöglichte auch, eine Anfang April eingetroffene Ladung von 3000 Tonnen Vorfang Heringe, von den Hebriden eingeführt, zu verhältnismäßig guten Preisen*) — 29 bis 30 Mk. — zu verkaufen.

Der Juni-Fang auf den Shetlands-Inseln verlief ebenfalls für alle Beteiligten zufriedenstellend. Daran schloß sich im Juli und August ein guter Durchschnittsfang an der Ostküste Schottlands. Den größten Verdienst hatten dabei wohl die Fischer selbst, welche, bei reichlichen Fang-Ergebnissen, höhere Preise erzielen konnten; aber auch die Salzer und Händler konnten zufrieden sein, weil ein beständig reger Absatz die Preise langsam aufbessern ließ. Die Ursachen des steigenden Absatzes und stärkeren Bedarfs sind in unserer Provinz die hohen Fleischpreise, in Rußland dagegen der vergrößerte Ausbau des Eisenbahnnetzes. Auch die kühle, regnerische Witterung während der Sommermonate war von günstigem Einfluß, weil sie andauernd Versendungen nach den weitesten Entfernungen ohne Gefahr des Verderbens zuließ.

Diese gute Geschäftslage dauerte bis Ende Oktober. — Es waren bis dahin hier zugeführt: 128 700 Fässer gegen 109 297 i. J. 1901, 68 960 i. J. 1900 und 77 014 i. J. 1899, und die erzielten Preise während der letzten drei Monate des Jahres waren:

		1902:	1901:	1900:
gestempelte	große full	37 bis 43 Mk.	35 bis 36 Mk.	41 bis 43 Mk.
„	full . .	35 „ 43 „	32 „ 34 „	39 „ 40 „
„	matfull .	35 „ 40 „	32 „ 34 „	39 „ 40 „
„	matties .	27 „ 32 „	25 „ 26 „	33 „ 34 „
„	Ihlen . .	23 „ 29 „	21 „ 23 „	28 „ 30 „

Im November trat in der Geschäftslage ein vollständiger Umschwung ein. Im Süden Englands an der Küste von Yarmouth-Lowestoft, zeigten sich bis in den Dezember hinein ganz ungewöhnlich große Heringszüge, und durch den guten Sommerverdienst gelockt, eilten aus Schottland etwa 500 Boote herbei, um mit den englischen Booten vereint zu fischen.

Es wurden ganz erstaunliche Mengen Heringe gefangen und neben der starken Versorgung des Londoner und der andern englischen Fischmärkte mit frischen Heringen konnten noch 549 800 Fässer gesalzen werden. — Diese Mengen wurden sofort nach Hamburg und in der Ostsee den Märkten von Stettin bis Libau zugeführt, weil man bei dem früh einsetzenden starken Froste ein baldiges Schließen der Ostsee-Häfen fürchtete. Die Läger in den Hafenplätzen wurden dadurch überfüllt und die Preise fielen.

Überhaupt wurden die folgenden Anzahlen von Fässern gesalzen:

	1902:	1901:	1900:
in Schottland und England .	1 874 500	1 395 000	1 012 000
„ Holland	722 800	520 000	380 000
„ Norwegen und Schweden .	616 000	420 000	265 000
„ Deutschland etwa . . .	207 000	145 000	98 400
	3 420 300	2 480 000	1 755 400

*) Die Preise verstehen sich für die versteuerte Tonne von 150 kg.

Eingeführt wurden hier aus:

	1902:	1901:	1900:
Schottland und England . .	201 601	159 270	124 654
Holland	7 574	7 499	31 752
Norwegen und Schweden . .	3 296	5 036	4 882
Dänemark	368	94	328
	212 839	171 899	161 616
Von deutschen Häfen . . .	21 159	12 358	16 138
	233 998	184 257	177 754
Im Gesamtwerte von . . .	7 488 000 M.	5 712 000 M.	5 510 000 M.

Es blieben Bestand **Ende Dezember**: Fässer:

	1902:	1901:	1900:
crownbrandfull und full	12 632	4 833	8 443
crownbrandmatfull, matfull u. matties	55 474	16 806	17 418
crownspent und spent	14 497	10 723	10 624
Brackheringe	1 046	2 784	1 065
	83 649	35 146	37 541
Holländer und Norweger . . .	1 595	1 016	1 204
	85 244	36 162	38 745
Umgesetzt sind demnach	184 916	186 849	153 508
im Werte von Mk.	5 917 000	5 794 000	4 759 000

In welcher Weise der hiesige Absatz sich auf die einzelnen Absatzgebiete verteilt hat, läßt sich nicht angeben, da die Anschreibungen über den Eisenbahn- und Stromschiffahrtsverkehr Heringe und **andere Fische** unter einer Rubrik zusammenfassen.

* * *

Bahnwärts sind versandt worden: Fische und Heringe: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
nach Ost- und Westpreußen .	82 840	74 820	41 835	52 845	64 885
„ dem übrigen Deutschland	19 250	17 675	11 410	7 935	11 165
„ Polen	85 565	80 935	64 425	78 380	88 355
„ Rußland	18 485	14 315	12 255	17 130	20 250
„ Österreich-Ungarn . .	425	620	100	715	660
„ dem übrigen Ausland .	—	—	—	—	10
	206 835	188 365	130 025	157 005	180 325
ferner **stromwärts** nach der Provinz und Polen . .	62 535	54 490	40 920	49 090	68 230
	269 370	242 855	170 945	206 095	248 555

* * *

Großhandelspreise für Heringe in Danzig.

(Monatlicher Durchschnittspreis für das Faß von 150 kg, verzollt) Mk.:

	für crown und full: 1902:	1901:	1900:	für crown Ihlen: 1902:	1901:	1900:
Januar	39	39	49½	30	28	38
Februar	—*)	39	50	33	28	36½
März	—*)	—*)	50	36	28	36½
April	—*)	—*)	—*)	—*)	28	35½
Mai	—*)	—*)	—*)	—*)	27	32½
Juni	—*)	—*)	—*)	—*)	28	29
Juli	37½	—*)	—*)	—*)	33	24½
August	35	35	48½	24½	22	40
September	40	34	44	28	22	33½
Oktober	42	34	39½	28	22	30½
November	43½	37	38½	29	26	28
Dezember	44	38	40	29	29	28½
Jahresdurchschnitt:	40,14	36,57	45,00	29,69	26,75	32,75

*) Die alten Läger waren geräumt und die neuen Zufuhren noch nicht angekommen.

XI. Salzhandel.

An Kochsalz sind hier **seewärts eingegangen:** dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
von Großbritannien	51 942	57 376	67 437	66 693	68 529
„ Rußland	151 229	130 469	118 227	99 435	53 435
„ Spanien	—	—	—	2 818	—
über deutsche Häfen	2 579	3 347	1 128	1 250	1 537
zusammen	205 747	191 192	186 792	170 196	123 501
bahnwärts sind angekommen:					
von Ost- und Westpreußen	10 960	7 045	2 530	5 870	5 575
„ Posen	12 795	12 445	9 960	19 835	11 735
„ anderen deutschen Gebieten	350	—	210	—	—
	24 105	19 490	12 700	25 705	17 310
Versandt wurden:					
seewärts	22	34	11	10 382	3 307
stromwärts	148 670	70 425	39 870	29 680	16 705
mit der Eisenbahn:					
nach West- und Ostpreußen	38 370	39 815	44 185	47 585	46 065
„ Pommern und Posen	2 915	3 950	4 060	4 015	2 865
„ Polen	50 035	67 485	83 310	81 780	50 995
außerdem	10	25	25	5	1 540
bahnwärts zusammen	91 330	111 275	131 580	133 385	101 465
Versand zusammen	240 022	181 734	171 461	173 447	121 477

Der größte Teil unsres Salzhandels ist Speditionsverkehr. Das nach Polen verladene Quantum ist nämlich in der Hauptsache Salz, welches von Eupatoria auf dem Seewege nach unsrem Hafen kommt und bahn- oder stromwärts nach Polen weiter spediert wird.

Dem Eigenhandel unsres Platzes gehört bezüglich des Seeimports das von England bezogene Siedesalz an. Dieser Handel wurde, wie schon im Vorjahre, durch die außerordentlich niedrigen Seefrachten begünstigt. Auch machte sich der Wettbewerb der Königlichen Saline Inowrazlaw im Jahre 1902 etwas weniger bemerkbar, als früher.

Mit großer Sorge blickt aber unser Salzhandel in die Zukunft angesichts des neuen Zolltarifs, der für seewärts einkommendes Salz die bisherige Zollfreiheit aufhebt und die allgemeine Einführung des an der Landgrenze zur Erhebung kommenden Zolles von 80 Pfg. für 100 kg vorsieht. Tritt dieser Tarif in Kraft, so bedeutet das aller Voraussicht nach, daß unserm Einfuhrhandel mit englischem Siedesalz mit einem Schlage ein Ende gemacht wird.

Der Preis für englisches Siedesalz betrug im Durchschnitt für den Sack von 125 Pfund netto, fertig gepackt, unverzollt frei Kahn oder Eisenbahnwagen Neufahrwasser, 1,75 Mk., war also derselbe wie im Jahre 1901.

XII. Weinhandel.

Die Weinernte des Jahres 1902 brachte den meisten Weinbau treibenden Ländern dieselbe Enttäuschung wie das Jahr 1901. Den hiesigen Handel betreffen im allgemeinen nur nachstehende Produktions-Gegenden:

Frankreich: Die Ernte des Jahres 1902 ist in ganz Frankreich, vornehmlich aber im Distrikt Bordelais, als eine minimale im Vergleich zu guten Jahren zu bezeichnen; sie ergab nur 1 270 000 Oxh. gegen 1 915 000 in 1901; auch ist die Qualität fast durchweg geringwertig ausgefallen, sodaß jedes größere Geschäft voraussichtlich von den schönen Weinen des Jahres 1899, welcher den größten Jahrgängen der Gironde einzureihen ist, und des immerhin guten 1900er, die Kundschaft zufrieden stellen dürfte, denn weder der 1901er noch 1902er Jahrgang würden Weine für unsere Geschmacksrichtung liefern. Im Konsum erfreuen sich nach wie vor die gesunden und preiswerten 1893er, 96er und ein Teil des 98er Jahrganges großer Beliebtheit.

Rheingau, Rheinhessen, Pfalz: Der Jahrgang 1902, obgleich quantitativ der größte seit 1896, hat uns qualitativ nur geringe Weine geliefert. Doch passen sich dieselben infolge ihrer dünnen, spritzigen Art recht gut der heutigen Geschmacksrichtung an. Bessere Weine sind 1902 nur verschwindend gewachsen.

Mosel, Saar und Ruwer: Auch diese Weingegenden haben nur eine kleine Ernte zu verzeichnen, ebenso sind die feineren und feinsten Lagen des 1902er Jahrganges nicht als Reüssiten anzusprechen; jedoch sind die kleinen und Mittelweine gesund und besitzen eine angenehme Göhre, welche dieselben als brauchbare Konsumweine kennzeichnen; für den Konsum als bevorzugte Weine sind die 1900er, 99er, 97er, 95er und in feinsten Lagen die 93er zu bezeichnen.

Spanien, Portugal, Italien verzeichneten 1902 nur mittelmäßige Ernten, besonders aber Spanien, wo im Jerez-Distrikt die Phylloxera stark gewütet hat.

Österreich-Ungarn. Der Weinbau in Ungarn hatte 1902 durch die Ungunst der Witterung sehr zu leiden; die Ernte ist nur gering und von mäßiger Qualität ausgefallen, viele Gegenden erzeugten überhaupt nur Säuerlinge anstatt ausgereifte Weine; deshalb ist ein Hinaufgehen der Preise bis 30 % für Gebrauchsware vorauszusehen.

Algier hat im Jahre 1902 auch nur eine sehr kleine Ernte zu verzeichnen, jedoch ist die Qualität gut, und infolgedessen sind die Preise für Rotweine stark gestiegen.

Im allgemeinen ist noch zu bemerken, daß der ganze reelle Handel dauernd unter der Ungunst der Verhältnisse (zahlreiche Konkurse und Liquidations-Ausverkäufe in Danzig wie durch zweifelhafte Berliner Firmen betrieben) nach wie vor zu leiden hat.

Seewärts eingegangen sind nach den zollamtlichen Anschreibungen dz:

	Wein und Most in Fässern:	Schaumwein in Flaschen:	Anderer Wein in Flaschen:	Zusammen 1902:	1901:	1900:
von Frankreich	939	2	2	943	7 310	3 083
„ Holland	619	137	297	1 053	562	2 625
„ Belgien	43	314	—	357	423	507
„ Großbritannien	247	—	—	247	152	408
„ Italien	—	—	—	—	10	12
„ anderen außerdeutschen Ländern	9	659	—	668	258	—
vom Rheingebiet	7 776	1 466	2 196	11 438	12 504	11 683
von Hamburg-Altona	4 956	2 844	67	7 867	3 956	6 029
„ Bremen	1 284	8	124	1 416	1 277	1 347
„ Dänemark	7 106	206	98	7 410	6 641	5 934
„ Kiel und Lübeck	1 353	11	712	2 076	1 829	2 139
„ Stettin	2 516	97	1 337	3 950	3 632	3 720
1902:	26 848	5 744	4 833	37 425	—	—
1901:	27 844	5 698	5 012	—	38 554	—
1900:	26 409	5 308	5 770	—	—	37 487

Über den **Empfang mittels Eisenbahn** wird uns von der Königlichen Verkehrsinspektion mitgeteilt, daß von deutschen Stationen 1090 dz und von Österreich-Ungarn 105 dz eingegangen sind.

Der **Empfang stromwärts** beschränkte sich wohl in der Hauptsache auf Sendungen im Lokalverkehr der Provinzen Ost- und Westpreußen. Er betrug nach den Anschreibungen an der Einlager Schleuse im vergangenen Jahre 55 dz (1901: 160, 1900: 215, 1899: 365, 1898: 385).

Versandt wurden nach den statistischen Anschreibungen der hiesigen Güter-Expedition dz bezw. hl:

bahnwärts	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
nach West- und Ostpreußen	2 350	2 545	3 945	1 940	2 660
„ dem übrigen Deutschland	1 220	725	1 290	745	1 210
„ Polen und Rußland	8 420	7 110	9 315	5 120	11 185
„ Österreich	—	—	—	—	5
bahnwärts zus.	11 990	10 380	14 550	7 805	15 060
stromwärts nach den Anschreibungen an der Plehnendorfer Schleuse	16 805	15 070	16 795	19 130	14 355
seewärts:					
nach Stettin	793	628	672	1 172	727
„ anderen deutschen Häfen	1 014	464	880	262	550
„ Dänemark	—	12	41	101	95
„ den Niederlanden und Belgien	101	101	160	163	98
„ anderen Ländern	10	4	386	15	9
seewärts zusammen	1 918	1 209	2 139	1 713	1 479
Gesamtversand	30 713	26 659	33 484	28 648	30 894

XIII. Bierbrauerei.

Die schlechten Erwerbsverhältnisse in Verbindung mit der ungünstigen Witterung des verflossenen Sommers haben zur Folge gehabt, daß bei wohl allen hiesigen Brauereien der Bierausstoß erheblich kleiner war als im Vorjahre. Bei der Danziger Aktienbierbrauerei beträgt die Minderproduktion 14 % (74 565 hl gegen 86 212 hl). Da eine Brauerei bei einer Minderproduktion innerhalb der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in vieler Hinsicht ziemlich die gleichen Unkosten hat, wie bei der größten Ausnutzung, so bedeutet ein Wenigerausstoß immer eine merkliche Minderung des Reingewinns. Zu dieser Minderung haben ferner die Einführung der Bierkommunalsteuer und die mit ihr verbundenen hohen Faßzeichungskosten beigetragen.

Der Bierabsatz nach dem Auslande, insbesondere von Jopenbier nach England litt unter den auch dort bestehenden gedrückten Erwerbsverhältnissen; man beschränkte dort die Vorräte auf das äußerste.

Die Hopfenernte ist wegen des während der Pflücke herrschenden Regens sowohl qualitativ wie quantitativ schlecht ausgefallen. Die Preise hielten sich etwa auf der Höhe des Vorjahres (165 Mk. für den Zentner). Auch die Gerste hat unter dem in der Reifezeit herrschenden schlechten Wetter stark gelitten. Die Preise betrugen etwa 140 Mk. für die Tonne gegen 146 Mk. im Vorjahre.

Die **Zufuhr** an Bier betrug: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
seewärts:					
von Stettin	2 112	3 104	1 022	761	667
„ anderen deutschen Häfen	93	55	147	15	606
„ England	2 390	2 634	2 721	2 583	2 779
zusammen seewärts	4 595	5 793	3 890	3 359	4 082
stromwärts	24 940	29 290	32 185	29 670	29 570
bahnwärts:					
von Ost- und Westpreußen	16 045	16 380	14 020	11 835	10 145
„ Posen	775	845	1 185	1 600	1 650
„ Bayern	10 525	11 760	13 675	11 870	10 895
aus dem übrigen Deutschland	140	10	110	85	110
von Österreich	1 925	3 105	2 720	2 390	1 780
	29 410	32 100	31 710	27 780	24 580
Gesamtzufuhr	58 945	67 183	67 785	60 809	58 232

Versandt sind worden:

bahnwärts (von den kleineren Stückgutsendungen unter 500 kg abgesehen) Bier aller Art (einschließlich Porter und Ale), dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
nach West- und Ostpreußen	17 665	18 965	23 465	19 310	14 965
„ dem übrigen Deutschland	2 315	2 305	2 295	1 775	2 035
„ Polen und Galizien	505	150	640	105	825
zusammen Versand bahnwärts	20 485	21 420	26 400	21 010	17 825
auf der Weichsel	420	370	290	585	885
seewärts:					
nach Großbritannien	3 588	3 961	3 556	3 412	4 146
„ den Niederlanden	63	44	74	54	87
„ Belgien	48	82	77	49	53
„ deutschen Häfen	60	7	16	31	78
zusammen Versand seewärts	3 759	4 094	3 723	3 546	4 364
Gesamter Versand	24 664	25 884	30 413	25 141	23 074

XIV. Malzfabrikation.

Die diesen Industriezweig hier vertretende Danziger Malz-Fabrik Walter Kaemmerer berichtet uns: „Die Fabrik, im Jahre 1895 neu angelegt, war zunächst nur für eine jährliche Malzfabrikation von ca. 3000 Ztr. berechnet, wurde im Laufe der Zeit jedoch immer mehr ausgebaut und erweitert, weil sich die Produktion von Jahr zu Jahr um das Doppelte steigerte; in der diesjährigen Kampagne, die wie alle vorhergehenden, neun Monate umfaßt, kommen bereits 25 bis 30000 Ztr. Gerste zur Verarbeitung. — Der Kundenkreis, der anfänglich nur ein kleiner war und sich größtenteils nur auf unsere Provinz beschränkte, hat sich bereits auch auf die Nachbarprovinzen ausgedehnt, ja es findet besonders ein reger Verkehr namentlich mit dem Westen Deutschlands statt. In letzter Zeit kamen auch bereits von hier aus größere Posten der Fabrikate per Schiff nach dem Auslande zur Verladung. — Schon in den letzten Jahren machte es sich immer mehr bemerkbar, daß die Fabrikanlage nicht mehr ausreichte, um die stetig lebhafter werdende Nachfrage nach gutem Braumalz decken zu können. Die Fabrik wurde deshalb im Sommer dieses Jahres bedeutend ausgebaut und erweitert, sowie mit größeren, modernen und der Neuzeit entsprechenden Maschinen und Einrichtungen versehen. So stehen jetzt sechs große mit den vorzüglichsten Ventilationsvorrichtungen versehene Malztennen zur Verfügung. Außerdem befinden sich zur Zeit drei eiserne und eine Zementweiche im Betriebe, von denen eine jede ungefähr 300 Ztr. Gerste aufnehmen kann. Zum Reinigen, Sortieren und Putzen der Gerste werden die bewährtesten Sortier-, Putz- und Pustmaschinen verwandt, zu welchen dieselbe durch Transportschnecken und Elevatoren befördert wird. Eine Universal-Doppeldarre, welche mit selbsttätigen, pneumatischen Malzwendern versehen und von der Firma Burckhardt & Ziesler in Chemnitz ausgeführt ist, erzeugt Prima Münchener und Pilsener Malze, die durch besondere Gebläsevorrichtungen nach den verschiedenen Stockwerken der geräumigen Lagerhäuser und Silos transportiert werden. — Im Sommer dieses Jahres ist die Fabrikanlage mit einem Patent-Babcoc und Willcox-Dampfkessel von 60 qm Heizfläche und 10 Atmosphären Überdruck, sowie mit einer vierfach wirkenden Duplex-Dampfpumpe und einer modernen Dampfmaschine von 25 Pferdekräften ausgerüstet worden. Sämtliche Räume der Fabrik, des Wohnhauses und die Nebenräume werden durch ca. 300 Glühlampen und 2 Bogenlampen erleuchtet. — Durch die praktische maschinelle Anlage, die mit allen technischen Errungenschaften der Neuzeit ausgestattet ist, ist die Anzahl der menschlichen Arbeitskräfte auf das Mindeste beschränkt, so daß zum ganzen Betriebe nur ca. 8 bis 9 Arbeiter, ein Maschinenmeister und zwei Mälzergesellen gebraucht werden. Die Arbeitszeit ist eine zehnstündige, jedoch ist der Betrieb ein ununterbrochener, Tag und Nacht währender, wobei die Arbeiter entsprechend schichtweise abwechseln."

XV. Tabakindustrie.

Das Tabakfabrikationsgeschäft hat ebenfalls unter den schlechten Erwerbsverhältnissen zu leiden gehabt, denn gerade die von diesen Verhältnissen in erster Reihe Betroffenen, die breiten Massen der arbeitenden Klasse, sind die Hauptkonsumenten des Tabaks. Hand in Hand hiemit geht der Druck auf die Preise und die Hindrängung des Konsums auf die billigsten Fabrikate. Dazu kommen die Verluste, die der Fabrikant infolge der sich häufenden geschäftlichen Zusammenbrüche der Detailhändler erleidet, so daß das Jahr in jeder Hinsicht als ein für den Fabrikationszweig schlechtes bezeichnet werden muß.

Das Rohmaterial, und zwar das seit Erhöhung des Zolles in erster Linie in Betracht kommende einheimische Gewächs, läßt eine Verbilligung des Fabrikates nicht zu, da es besonders infolge der diesjährigen schlechten Witterungsverhältnisse an Quantum zurückbleibt und dennoch den vorjährigen hohen Preis behauptet; der Verbrauch an ausländischen Tabaken für bessere Qualitäten und Zigarettenfabrikation hält sich auf vorjähriger Höhe und die Preise hierfür sind ebenfalls dieselben geblieben.

Die Nachfrage für Rauchtabak in besseren Qualitäten war gering und für billigere Sorten vorherrschend. Der Bedarf geht stetig zurück, weil das Zigarren- und Zigarettenrauchen sich in immer breitere Schichten einbürgert.

In Kau- und Schnupftabaken hat sich das Geschäft ziemlich behauptet, jedoch immer mehr den billigeren Sorten zugewandt.

XVI. Fabrikation von Bernsteinwaren.

Die Lage der hiesigen Bernsteinindustrie war im verflossenen Jahre keine günstige. Der Verbrauch von Bernstein, insbesondere der größeren Sorten, geht an unserem Platze stetig zurück. Die Hauptursache für diesen Rückgang ist, daß sehr gute Imitationen, die zum Teil dem Bernstein täuschend ähnlich sind, an den Märkten mehr und mehr Eingang finden. Wird die Imitation auch nicht durchweg als Ersatz genommen, so sind die Käufer doch derart stutzig geworden, daß sie in dem Unvermögen, echt von unecht zu unterscheiden, dem Bernstein überhaupt den Rücken kehren.

Gut gefragt waren im Berichtsjahre nur die kleineren Steinsorten, die zur Herstellung von Perlen-Kolliers dienen. Allerdings war die Folge hiervon auch ein Rückgang des Verdienstes der im Akkordlohn stehenden Bernsteinarbeiter, da große Waren verhältnismäßig schneller herzustellen sind als kleine.

Geklagt wird darüber, daß die Königlichen Bernsteinwerke vielfach nur Bruchteile der an Stein bestellten Mengen liefern, und hinzugefügt, daß bei voller Lieferung sowohl die Arbeiter (Klewer, Dreher, Schnürerinnen) genügend beschäftigt werden können und außerdem bestände dann die Hoffnung, daß die Kundschaft dem Artikel nicht entfremdet wird und sich womöglich auch den größeren echten Sorten wieder zuwendete.

Was das Ambroid, die wichtigste Bernsteinimitation betrifft, so war dieses, wie schon aus dem oben Gesagten zu schließen, bei hohen Preisen stark begehrt und es konnte hier ununterbrochen, teilweise mit Ueberstunden, gearbeitet werden. Erst im Herbst ließ die Nachfrage etwas nach; sie hob sich aber gegen Ende des Jahres wieder, und die infolge des Nachlassens der Nachfrage gesunkenen Preise erreichten dann auch ihre frühere Höhe wieder.

Die Versteifung des Geldmarktes in Amerika hemmt dort die Fabrikation; Englands gesteigerter Konsum von Pfeifen hat durch das Einstellen des afrikanischen Krieges aufgehört, und es ist zu befürchten, daß der Bedarf weiter zurückgehen und der Preis für Ambroid stark sinken wird.

Corallen für den afrikanischen Markt waren auch in Ambroid wenig gefragt; das Geschäft bewegte sich im ganzen Jahre in engsten Grenzen und hat durch die Konkurrenz von Copal, Celluloid und Glas stark zu leiden.

Kleine Perlen und Oliven, letztere besonders für China, wurden viel verlangt und brachten bessere Preise; es lagen dauernd Aufträge vor und häufig konnte nicht schnell genug geliefert werden.

Das Schmuckgeschäft — Brochen, Halsketten zc. — für den inländischen Markt, England und die nordischen Länder bleibt wenig ertragreich und geht immer weiter zurück.

XVII. Steinkohlenhandel.

	1902:			1901:			1900:		
	Steinkohlen:	Koks:	Briketts:	Steinkohlen:	Koks:	Briketts:	Steinkohlen:	Koks:	Briketts:
Seewärts sind **eingeführt** worden (t zu 1000 kg):									
von Großbritannien . . .	223 692	2 904	2399	248 795	8 049	—	265 473	8 140	—
„ niederl. u belgischen Häfen	—	930	—	—	—	—	1 052	250	—
„ deutschen Nordseehäfen .	24830	645	13	16 480	950	1 216	560	1 318	10
„ dem Rheingebiet . . .	—	1 160	4	205	—	—	7 615	470	—
„ deutschen Ostseehäfen . .	952	17	5	530	70	—	100	—	4
	249 474	5 656	2421	266 010	9 069	1 216	274 800	10 178	14
zusammen	257 551			276 295			284 992		
Insgesamt Schiffsladungen .	—			285			362		
Die **Bahnzufuhr** (i. w. **schlesische Steinkohlen**)	168 293	4 822	859	184 389	3 634	626			
betrug	174 010			188 649			187 943		
Gesamtzufuhr	431 561			464 944			472 935		
Versandt wurden:									
stromwärts	75 755	926	—	78 232	1 348	—	108 078	1 662	—
mit der Eisenbahn									
nach West- und Ostpreußen .	45 280	4 770	10	57 027	6 971	204	90 600	5 228	576
„ Pommern	2 936	66	—	4 781	146	—	5 181	328	—
„ Posen	2 241	—	—	1 201	5	—	5 475	17	46
„ Polen und Rußland . .	945	40	—	10 986	817	157	24 515	658	20
außerdem	360	—	—	44	—	—	799	—	10
bahnwärts zus.	51 762	4 876	10	74 039	7 939	361	126 570	6 231	652
Gesamtversand	133 329			161 919			243 193		

Englische Kohlen. Im Jahre 1902 lag das Geschäft ebenso ungünstig wie im Vorjahre. Die Fabriken und Ziegeleien waren wenig beschäftigt, und überdies machte sich die Konkurrenz der schlesischen Kohle geltend, welche das ganze Jahr hindurch sehr dringend angeboten wurde. Der Bezug von englischen Kohlen wurde noch wesentlich durch den Umstand erschwert, daß seit dem Zusammenschluß der Schiffer in eine Genossenschaft die Entlöschungsbedingungen für die Empfänger ungünstiger geworden sind, denn während früher die Schiffer meist frei Bord zu liefern hatten und in acht Arbeitstagen zu entlöschen waren, müssen die Kohlen nunmehr den Schiffern frei aus dem Kahn herausgenommen werden und für die Entlöschungszeit gelten durchweg die gesetzlichen Bestimmungen.

Einen großen Einfluß auf die Gestaltung der Kohlenpreise hatte insbesondere der große Streik in den amerikanischen Anthracit-Gruben. Es war auf dieser Seite des Atlantischen Ozeans fast nirgends bekannt gewesen, daß die nordamerikanische Produktion bei weitem nicht ausreicht, um den Winterbedarf der Vereinigten Staaten zu decken, und daß deshalb die sehr erheblichen Produktionsüberschüsse des Sommers angesammelt werden mußten, um den Winterbedarf zu befriedigen. Nun waren während des letzten Sommers diese Überschüsse infolge des Streiks bereits aufgebraucht worden; dadurch stellte sich im Anfange des Winters ein so erhebliches Manko heraus, daß trotz der Beilegung des Streiks und der vollen Aufnahme der Produktion noch etwa eine Million Tonnen aus Europa eingeführt werden mußten. Dadurch wurde der englische Kohlenmarkt gerade in dem Augenblick gestützt, in welchem sonst aller Berechnung nach eine erhebliche Reduktion der Kohlenpreise eingetreten wäre.

Die Preise für englische und schottische Kohlen hielten sich ungefähr auf der gleichen Höhe wie im Vorjahre. Wie häufig, wurden von englischen Exporteuren zu Anfang des Jahres eine Reihe von Ladungen à la baisse verkauft, was natürlich zur Erschwerung des Geschäftes beitrug. Da auch der Konsum von der ungünstigen Lage der Industrie einen ermäßigenden Einfluß auf die Kohlenpreise erwartete, kamen die üblichen größeren Bezüge über das Jahr fast nirgends zu stande, da jeder es vorzog, von der Hand in den Mund zu leben.

Einen ungünstigen Einfluß auf den Handel mit englischen und schottischen Kohlen übten auch die schlechten Geldverhältnisse aus. Nicht nur wurde infolge der Möglichkeit, jederzeit in wenigen Tagen einige Waggons schlesischer Kohlen heranzubekommen, ungewöhnlich kleine Läger gehalten, sondern viele Verbraucher zogen auch schlesische Kohlen aus dem Grunde vor, weil die Beträge für die einzelnen Waggons schlesischer Kohle viel kleiner sind, als für eine Kahnladung englischer oder schottischer Kohlen. Größere Verkäufe sind daher eigentlich nur nach Ostpreußen gemacht worden, wo nicht nur schlesische Kohlen durch die Bahnfrachten verteuert werden, sondern wo auch viele Ziegeleien weit von der Bahn entfernt liegen.

Auch der Kleinhandel in Danzig neigt sich immermehr schlesischen Kohlen zu, weil diese in reinerer Sortierung erhältlich sind, und dem Händler die Siebung zu umständlich erscheint.

Der englische Ausfuhrzoll ist unverändert beibehalten worden, ungeachtet zahlreicher Proteste aus allen Kreisen des englischen Erwerbslebens.

Schlesische Kohlen. Die Preise für die besten Marken stellten sich ebenso wie im Vorjahre, dagegen war das Angebot in zweitklassigen Marken sehr stark und es wurden manche Konzessionen in den Preisen gemacht. Die kleinen Sortimente der besten Marken wurden dagegen nicht mehr ganz so dringend wie im Vorjahre angeboten, was auf eine etwas bessere Beschäftigung der Industrie im Inlande schließen läßt.

Die Abladungen erfolgten durchweg prompt, außer im Dezember, als infolge der starken Kälte die Abforderungen gar zu bedeutend wurden.

Bei den nicht unmittelbar am Wasser liegenden industriellen Etablissements hat die schlesische Kohle die ausländische nunmehr fast ganz verdrängt.

Die Durchschnittspreise für 50 kg frei Waggon Danzig betrugen für Prima Marken Stück-, Würfel- und Nußkohlen im Sommer 98 Pfg., im Winter $100^1/_2$ Pfg., Klein- und Erbskohle 80 Pfg., Grieskohle 76 Pfg., Sekundamarken wurden im Durchschnitt ungefähr 10 Pfg. per Zentner billiger gehandelt.

Der Empfang **englischer Steinkohlen** verteilt sich auf die einzelnen Monate wie nachstehend angegeben. Es sind eingekommen in t:

	1901:		1902:	
	in Danzig:	in Neufahrwasser:	in Danzig:	in Neufahrwasser:
Januar	1 256	17 659	10 226	10 194
Februar	171	2 309	2 111	5 132
März	397	10 898	3 268	4 862
April	2 816	18 854	5 639	19 849
Mai	5 630	25 572	5 240	19 296
Juni	6 371	21 375	4 193	14 521
Juli	1 115	17 275	1 358	11 220
August	5 143	26 665	8 099	21 586
September	6 362	17 415	—	16 985
Oktober	3 357	15 139	3 206	21 839
November	11 914	18 985	7 637	8 908
Dezember	412	11 612	6 587	11 736
	44 944	203 758	57 564	166 128

Für **englische** und **schottische Kohlen** waren die Durchschnittspreise für 3000 kg frei Eisenbahn oder Flußfahrzeug in Neufahrwasser: Mk.:

	englische Schmiede-Nußkohlen		schottische Maschinen-Stückkohlen		Steam-small-Kohlen	
	1902:	1901:	1902:	1901:	1902:	1901:
Januar	63	79	48	60	34	38
Februar	60	75	45	50	31	34
März	60	66	45	49	31	34
April	60	64	44	48	31	34
Mai	60	64	44	48	32	34
Juni	60	63	44	48	32	34
Juli	60	63	44	48	32	34
August	60	63	44	48	33	34
September	60	63	44	48	33	32
Oktober	65	63	46	48	35	32
November	65	63	46	48	35	32
Dezember	65	63	48	48	35	32
Jahresdurchschnitt	61,50	65,92	65,17	49,25	32,83	33,67

XVIII. Fabrikation und Vertrieb von Baumaterialien.

Im Baugewerbe zeigte sich im Jahre 1902 eine etwas größere Regsamkeit als 1901 infolge Ausführung einer Reihe öffentlicher Bauten, während die private Bautätigkeit noch sehr darniederlag Allerdings hatte das der Landwirtschaft günstige Frühjahrswetter eine Belebung der Nachfrage an Baumaterialien auch für private Bauten zur Folge. Da jedoch die Hoffnungen auf eine gute Ernte nicht in Erfüllung gegangen sind, ist der Aufschwung des Geschäftes nur von kurzer Dauer gewesen. Es hält insbesondere sehr schwer, die Außenstände in der Provinz einzuziehen.

Unter den Fabrikanten machten sich Bestrebungen geltend, eine Vereinbarung über die Verkaufspreise der Fabrikate herbeizuführen. Sie fanden aber wenig Anklang. So wird auch weiterhin der Fabrikationsnutzen durch die starke Konkurrenz geschmälert, während andrerseits die Herstellungskosten durch abnorme Preissteigerungen einzelner Rohstoffe, wie besonders von Steinkohlenteerpech, bei unverändert hohen Arbeitslöhnen in die Höhe gehen.

Der Gesamtumsatz an Baumaterialien dürfte sich für unsern Platz etwas höher stellen, als im vorigen Jahre.

In **Zement** haben, trotz recht bedeutenden Absatzes, die gedrückten Preise noch weiter nachgeben müssen, und auch für neue Abschlüsse ist eine Preiserhöhung nicht durchzusetzen, da die Produktion nach wie vor den Bedarf weit übersteigt.

Mauersteine fanden einen etwas besseren Markt bei leidlich festen Preisen: abfallende Qualitäten blieben aber nach wie vor vernachlässigt.

Verblender fanden für öffentliche Bauten mäßigen Absatz.

Für **Chamottesteine** zeigte sich im Inlande geringe Nachfrage; der Transitverkehr litt unter der gedrückten Lage der polnischen Industrie.

Glasierte Tonröhren und Krippen wurden zur Verwendung an unsrem Platze und in unsrer Umgegend in unbedeutenden Quantitäten gehandelt.

Dachschiefer wurde vereinzelt zu Eindeckungen von Dächern und Mansarden verbraucht, während **Dachziegel aller Art** in großen Posten zur Verwendung gelangten, da nicht nur öffentliche, sondern auch die meisten Privatbauten in Stadt und Umgegend mit Ziegeldächern (glasiert und unglasiert) versehen werden.

Holzzement-, Asphalt- und Dachpappenfabrikate fanden leidlichen Absatz; einen ausgedehnteren Verkehr verhinderten die gedrückten Verhältnisse unsrer Landwirtschaft und Industrie.

Asphaltmaterialien. Trinidad-Asphalt wurde in belangreichen Partieen nach Polen und Rußland gehandelt; in **Limmer-Asphalt** waren Absatz und Verbrauch geringfügig.

In **Holzteer und Holzpech** bleibt es bei Detailabsatz; ein größeres Geschäft ist aus den im vorjährigen Berichte angeführten Gründen ausgeschlossen.

* * *

Auf der **Weichsel** sind hier **angekommen**: dz:

	Zement und Kalk.	Mauersteine, Dachziegel, Tonfliesen und Tonröhren.	Steine und Steinwaren.	Asphalt, Teer und Pech.
1902:	2 545	285 065	27 970	1 850
1901:	40	408 105	19 765	24 450
1900:	4 565	268 290	20 110	5 205
1899:	4 020	288 980	18 090	7 575

und auf der **Eisenbahn**: dz:

	Zement.	Gebrannte Steine.	Bearbeitete Steine.	Kalk.	Schiefer.	Teer.	Dachpappe.
1902:	31 425	180 295	29 450	51 310	1 305	25 355	5 515
1901:	21 465	186 485	25 545	54 980	7 700	22 865	3 290
1900:	28 455	116 230	4 150	78 915	4 080	30 410	4 375
1899:	27 645	157 600	60 855	78 360	2 230	34 485	4 895

* * *

Seewärts sind hier im Jahre 1902 von Baumaterialien u. a. **eingeführt** worden: dz:

von:	Zement.	Mauer- und Dachziegel, unglasiert.	Feuerfeste Steine aus Ton.	Tonröhren.	Steine, roh oder bloß behauen.	Dachschiefer.	Asphalt.	Teer.	Pech.	Dachpappe.
Pommern	117 512	2 278	1 068	—	98	—	808	1 593	416	451
Schleswig-Holstein und Lübeck	476	9	6	—	5	—	1 510	1 400	83	32
Hamburg	28	—	—	—	90	—	725	1 079	5	216
Hannover, Oldenburg, Bremen	—	4	—	—	117	—	—	4 817	48	—
dem Rheingebiet	—	1	—	—	1 807	—	191	—	—	—
Dänemark	—	4 780	6 763	—	91 265	—	36	3 990	24	—
Schweden und Norwegen	—	24	11 219	—	434 095	—	—	5 696	—	—
Großbritannien	11	—	7 247	546	3 418	—	3 110	15 114	31	242
niederländischen und belgischen Häfen	—	—	—	—	803	—	—	—	793	—
1902:	118 027	7 096	26 303	546	532 598	—	6 380	33 689	1 400	941
1901:	104 105	5 113	20 612	165	478 681	—	8 323	38 039	10 214	877
1900:	334 152	6 061	44 236	1210	407 587	176	6 250	11 028	10 521	181

Verladen wurden **stromwärts**: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Zement und Kalk	17 155	11 245	10 510	33 040	23 860
Mauersteine, Dachziegel, Tonfliesen, Tonröhren	10 940	12 785	14 020	24 200	21 625
Steine und Steinwaren	214 785	83 415	100 315	111 090	117 195
Teer, Pech, Harz, Asphalt	73 495	84 320	89 325	108 860	96 845

Ferner auf der **Eisenbahn:**

	Zement:	Tonröhren:	Gebrannte Steine:	Bearbeitete Steine:	Schiefer:	Teer:	Dachpappe:
nach Ost- und Westpreußen .	39 720	795	71 815	1 830	1 060	28 590	44 360
„ dem übrigen Deutschland	2 980	—	12 530	370	10	5 330	10 045
„ Polen und Rußland . .	—	185	112 405	835	—	2 615	—
zus. 1902:	42 700	980	196 750	3 035	1 070	36 535	54 405
„ 1901:	34 280	1 305	299 375	8 685	3 055	51 295	41 485
„ 1900:	50 895	1 815	220 210	43 995	2 230	30 050	37 710
„ 1899:	26 880	1 210	259 515	5 080	890	49 095	42 215

und **seewärts:**

Zement:	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
nach deutschen Ostseehäfen . .	285	130	329	1 070	1 211
„ Norwegen und Schweden	—	381	—	—	—
zus.	285	511	329	1 070	1 211
Teer und Pech:					
nach deutschen Ostseehäfen . .	115	399	641	394	616
„ „ Nordseehäfen . .	262	309	256	233	350
„ Dänemark	—	10	—	227	139
„ England	3	77	924	245	90
„ anderen Ländern	165	165	318	456	57
zus.	545	960	2 139	1 555	1 252
Dachpappe:					
nach deutschen Ostseehäfen . .	24	176	61	1 047	741
„ „ Nordseehäfen . .	62	—	655	—	—
„ Schweden und Norwegen .	—	—	—	—	—
„ Belgien	—	—	6 172	—	—
zus.	86	176	6 888	1 047	741

XIX. Papierfabrikation.

Die Firma Schottler & Co., durch welche dieser Industriezweig jetzt in unserer Umgegend allein noch vertreten wird, berichtet uns:

„Wie überall in der Industrie, so hat auch uns das letzte Geschäftsjahr keine Vorteile gebracht, unsere Fabrikate waren trotz des bereits niedrigen Preisstandes im Vorjahre einem weiteren dauernden Rückgange unterworfen.

Ein kleiner — wenn auch ganz minimaler — Ausgleich ergab sich daraus, daß wir unsere Produktion, namentlich in einem Fabrikat, in diesem Jahre um ca. 25 % erhöhen konnten, wozu wir durch die reichlichen Niederschläge und den infolgedessen den Vorjahren gegenüber durchschnittlich hohen Wasserstand in der Radaune in den Stand gesetzt wurden. Leider wird dieser Vorteil zum Teil wieder durch den dauernden Preisrückgang aller anderen Fabrikate absorbiert. — Sämtliche Rohmaterialien sind allerdings im Preise etwas zurückgegangen, jedoch in keinem Verhältnis zum Weichen der Preise für unsere Fabrikate. — Über die einzelnen Fabrikate berichten wir wie folgt:

Rohdachpappen. Die bisher bestehende Preiskonvention der Rohpappenfabriken ging Ende 1901 in die Brüche und traten wir daher mit unserem Fabrikat ebenfalls in freien Wettbewerb mit sämtlichen übrigen Fabriken. Es gelang uns, wenn auch unter Gewährung großer Opfer, für unsere beträchtlichere Produktion Absatzgebiete namentlich in nächster Nähe zurückzuerobern, die uns während Bestehens der Konvention verloren gegangen waren, sodaß wir nur mit geringem Lager in das neue Jahr hineingehen. Leider aber wird dieser Erfolg durch den großen Preisrückgang fast vollständig absorbiert.

Holzstofffabrikate (Papier und Pappen) fanden auch in diesem Jahre wegen des allgemein Darniederliegens des Geschäfts lange nicht den schlanken Absatz wie in früheren Jahren; die Preise für diese Artikel sind auf einen Stand gekommen, der jeden Nutzen ausschließt.

Wir können daher nur konstatieren, daß auch unser Industriezweig von dem allgemeinen Niedergang sehr arg in Mitleidenschaft gezogen ist und daß wir die laufende Geschäftsperiode noch ungünstiger abschließen als im Vorjahre.“

* * *

Seewärts sind von hier ausgegangen an Papier, Papierwaren und Pappe (ausschl. Dachpappe):

dz zu 100 kg:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
nach deutschen Ostseehäfen . .	1 028	1 148	5 346	3 260	1 980
„ Hamburg und Bremen . .	7 424	6 444	3 426	4 626	2 323
„ dem Rheingebiet	2 853	4 655	6 093	12 113	9 843
„ Großbritannien	1 116	983	764	2 905	4 684
„ Belgien und Holland . .	2 180	1 855	2 531	2 320	1 887
„ dem übrigen Europa . .	59	—	12	41	1
zusammen	14 660	15 085	18 172	25 265	20 718

Mit der Eisenbahn sind hier verladen worden: dz:

	Holzzeugmasse:					Papier und Pappe:				
	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
nach West- und Ostpreußen .	1 135	350	495	1 275	1 355	5 675	5 225	8 415	4 835	6 205
„ dem übrigen Deutschland	—	—	—	180	110	2 410	1 430	3 895	995	915
„ Polen . .	420	3 145	210	2 460	2 070	720	315	175	290	160
zusammen	1 555	3 495	705	3 915	3 535	8 805	6 970	12 485	6 120	7 280

Seewärts eingeführt wurden: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Holzstoff und Cellulose . .	5 498	3 572	2 438	7 162	7 412
Lösch- und Packpapier . .	6 222	8 475	12 002	5 243	4 382
Pappe und Papierwaren .	15 819	18 311	7 806	10 008	4 822
Druck- und Schreibpapier .	5 547	7 865	9 631	9 237	9 867
zusammen	33 086	38 223	31 877	31 650	26 483

Bahnwärts zugeführt wurden an **Papierwaren**: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
von Ost- und Westpreußen . .	13 575	11 190	12 820	10 325	10 935
„ Pommern	24 390	19 080	14 790	17 145	15 340
„ Schlesien	405	2 230	2 585	3 145	2 365
„ anderen Gebieten . . .	3 755	2 120	1 255	915	885
zusammen	42 125	34 620	31 450	31 530	29 525

XX. Buchdruckerei.

Das verflossene Jahr ist für das Buchdruckgewerbe im allgemeinen ein wirtschaftlich nicht günstiges gewesen. In Anbetracht seines vorwiegend lokalen Charakters nur wenig den Schwankungen des Verkehrs unterworfen, blickt das Danziger Buchdruckgewerbe jedoch noch immerhin auf ein leidliches Geschäftsjahr zurück. Die Beschäftigung flaute zeitweilig, besonders in den Sommermonaten ab, bis dann gegen den Herbst, wie fast jedes Jahr, sich eine kleine Belebung zeigte. Trotzdem ist zu konstatieren, daß sich die Herstellung der Drucksachen im Verhältnis zur aufgewandten Arbeit immer noch nicht vorteilhaft genug gestaltet. Erschwerend fällt ins Gewicht, daß die Preise der Druckarbeiten der auch in diesem Jahre wieder eingetretenen ziemlich bedeutenden Steigerung der Arbeitslöhne durchweg nicht zu folgen vermochten. Hierzu kommen ferner die überaus schlechte Zahlungsweise, mitunter auch empfindliche Zahlungseinstellungen.

Eine Vermehrung der Druckereien hat nicht stattgefunden, die Zahl der hier erscheinenden Blätter ist um eine wöchentlich erscheinende Zeitung verstärkt worden. Es ist anzunehmen, daß -- allerdings unter Bringung zum Teil wohl größerer Opfer — der Verbreitungskreis und die Auflagen der hier hauptsächlich in Betracht kommenden Blätter eher einen Fort- wie Rückschritt gemacht haben.

Ernste Befürchtung erregt die vom Reichstage angenommene Zollerhöhung auf Druckpapiere, deren Inkraftsetzung eine sofortige Steigerung der Preise veranlassen würde.

Wie überall in allen Künsten und Gewerben sich das Bemühen Bahn bricht, möglichst Vollkommenes an Leistungsfähigkeit zu erreichen, so auch bei den hiesigen Buchdruckern. Einer mehrfachen Anregung aus den interessierten Kreisen folgend, hat Herr R. Emil Linde aus der Buchdruckerei von A. W. Kafemann-Danzig, sich bereit erklärt, einen vorläufig halbjährigen Kursus in den hauptsächlichsten Fächern der typographischen Kunst abzuhalten, der Proportion, Ornamentieren, Farbenlehre, Stilistik, selbständiges Entwerfen und Tonplatten-(Blei-)schnitt enthalten wird. Der Kursus hat im Oktober begonnen. Nach Schluß des Kursus ist eine öffentliche Ausstellung der besten gelieferten Arbeiten geplant.

Es wäre erfreulich, wenn auf Grund dieses offenbar vorhandenen Bedürfnisses nach Weiterbildung auch in Danzig Fachkurse für Drucker und Setzer an der städtischen gewerblichen Fortbildungsschule eingeführt werden würden, wie dies in anderen Städten (z. B. Stuttgart) geschehen ist.

Im übrigen sind die Organisationen der Prinzipale, der Deutsche Buchdrucker-Verein wie der Verein Deutscher Zeitungsverleger nach Kräften bestrebt gewesen, für die Interessen ihrer Mitglieder auch hier zu wirken, Auswüchse zu beseitigen und das Ansehen des Standes nach allen Seiten zu wahren.

XXI. Chemische Industrie.

a. **Erzeugung von künstlichen Düngemitteln.** Das Jahr 1902 war für die Chemische Dünger-Industrie im allgemeinen kein besonders gutes, wurde aber noch speziell für West- und Ostpreußen durch das schlechte Erntewetter in hohem Grade ungünstig beeinflußt.

Das Frühjahrsgeschäft in Superphosphat war ziemlich lebhaft und der Umfang entsprach dem des Vorjahres. Auch der Verkauf für die Herbstbestellung entwickelte sich anfangs recht günstig, so daß die ganze Produktion bereits auf Lieferung nach der Ernte begeben war. Als aber die Zeit der Abnahme herankam, hatte das sich täglich verschlechternde Erntewetter die Landwirte so entmutigt, daß viele das bestellte Superphosphat überhaupt nicht abnahmen und die Aufträge streichen ließen, andere die Abnahme auf nächstes Frühjahr verschoben. Noch schlimmer als in Westpreußen machten sich diese Verhältnisse in Ostpreußen geltend, wo sich die Ernte so verspätete, daß auf vielen Stellen die Winterung überhaupt nicht mehr bestellt werden konnte. So kam es, daß erhebliche Quantitäten auf Lager blieben und in das nächste Jahr hinübergenommen werden müssen.

Auch auf die Preise übten diese Verhältnisse namentlich im Spätsommer einen empfindlichen Druck aus, da jeder Fabrikant vor Schluß der Saison lieber mit einem Opfer am Preise verkaufen wollte, ehe er die Ware auf Lager behielt.

Thomasphosphatmehl hatte unter denselben ungünstigen Umständen zu leiden, noch mehr aber unter den Verhältnissen, welche die Monopolisierung dieses wichtigen Düngemittels gezeitigt haben.

Bei Schluß der Herbstsaison blieben in zweiter Hand, d. h. bei den Käufern des Syndikats, bedeutende Quantitäten auf Lager, und auch die Monopol-Inhaber scheinen ihre Vorräte nicht geräumt zu haben.

b. **Die Knochenverarbeitung** war auch in diesem Jahre eine normale, doch haben sich die Verhältnisse des Knochenleim-Verkaufes noch weiter verschlechtert. Die Überproduktion in diesem Artikel hat sich in keiner Weise vermindert und sucht Unterkunft zu stark weichenden Preisen.

c. **Die Verarbeitung alter Gasreinigungsmasse** mußte sehr eingeschränkt werden, weil die Preise aller Cyanprodukte einen weiteren scharfen Rückgang erfuhren, während das Rohmaterial — alte Gasreinigungsmasse — sich fortgesetzt verschlechtert und die immer seltener werdenden reichhaltigeren Massen von einzelnen Fabrikanten und Händlern unverhältnismäßig hoch bezahlt werden.

d. **Die Bernsteinlack- und Firnis-Fabrik Ed. Pfannenschmidt** berichtet: „Der Umsatz in unsren Hauptfabrikaten — den Bernstein- und anderen Lacken — hat sich in den Grenzen des Vorjahres bewegt, obgleich sich die allgemeine ungünstige wirtschaftliche Lage auch in unsrem Geschäft fühlbar gemacht hat und speziell in der langsamen Zahlungsweise der Abnehmer zum Ausdruck kam.

Die — neben rohem und geschmolzenem Bernstein — hauptsächlich für die Lackfabrikation in Betracht kommenden Rohmaterialien — Leinöl und Terpentinöl — waren im Berichtsjahre sehr teuer; ganz be-

sonders hat Terpentinöl einen enorm hohen Preisstand erreicht, der dadurch möglich geworden ist, daß eine Vereinigung einer großen Anzahl von Produzenten in Amerika vor etwa Jahresfrist den Beschluß gefaßt hat, die Terpentinölproduktion durch verringertes Anschlagen von Bäumen einzuschränken.

Der Umsatz des in unsrem vorjährigen Bericht besprochenen Produktes „Bernsteinsäure" hat sich in diesem Jahre vergrößert und ebenso konnten die Vorräte in Bernsteinölen zu zufriedenstellenden Preisen untergebracht werden."

e. **Der Bericht der Chemischen Fabrik Phoenix, Rohleder & Co.,** lautet: „Der seit Jahren äußerst tiefe Preisstand für Blutlaugensalz, hervorgerufen durch den südafrikanischen Krieg und die infolgedessen völlige Darniederlage der dortigen Goldminen-Industrie, hatte die Hoffnung erweckt, daß sich im Verlauf des Jahres 1902 die Konjunktur in dem Artikel wieder etwas heben würde, besonders, da man von der Wiedereröffnung einiger großer Minen erfuhr. Trotzdem sind die Preise für Blutlaugensalz während des Verlaufs des Jahres weiter zurückgegangen, da wohl große Vorräte auf den Markt drückten, und erst in den letzten Tagen des Dezember ist eine kleine Preissteigerung eingetreten.

Unsere andern Fabrikate stehen zum Blutlaugensalz in zu engen Beziehungen, als daß sich der Geschäftsgang darin wesentlich unterschiede".

f. **Fabrikation flüssiger Kohlensäure.** Diese Industrie war infolge des gegründeten Syndikats einigermaßen lohnend; dagegen hat der kalte und regnerische Sommer den Absatz sehr beeinträchtigt, so daß die Fabriken weit hinter dem Absatz des Vorjahres geblieben sind. So mußte beispielsweise das Danziger Kohlensäure-Werk Ernst Boeck, welches mit zum Syndikat gehört, die Fabrik Mitte Oktober bis zum Ende des Jahres schließen, weil sie ihr Kontingent überschritten hatte.

Ein Export nach Rußland ist wegen der ungeheuren Zollschwierigkeiten nicht möglich.

XXII. Seifenfabrikation.

Die Hoffnungen, welche die Fabrikanten auf eine Besserung der Lage dieser Industrie durch die im Jahre 1899 gebildeten Vereinigungen gesetzt hatten, haben sich nicht bestätigt. Unzufriedenheit einzelner Fabrikanten über den ihnen durch die Festsetzung der Minimal-Verkaufspreise auferlegten Zwang ließen den Wunsch nach freier Konkurrenz immer lauter werden, bis zu Anfang 1902 der „Ring" zusammenfiel. Dies brachte denn auch sofort niedrigere Verkaufspreise mit sich, so daß mit Rücksicht auf die allgemeine Notlage in der Provinz und die den Fabrikanten daraus entstandenen Kapitalsverluste die derzeitige Lage der Industrie als durchaus ungünstig zu bezeichnen ist.

Über den Preisgang in den wichtigsten Rohstoffen der Seifenindustrie, Talg und Leinöl, ist schon in den Abschnitten III und VIII berichtet. Für kaustische Soda läßt sich das unter dem Schutze des hohen Eingangszolles gebildete Sodasyndikat 22 Mk. zahlen, während es den Artikel nach dem Auslande für 18 Mk. exportiert.

XXIII. Zündholzfabrikation.

Die Lage der Zündholzindustrie hat sich im letzten Jahre wesentlich verschlechtert. Verschiedene Fabriken verkauften unter den vereinbarten Preisen und so mußte die im August 1900 von den deutschen Zündholzfabrikanten abgeschlossene Konvention, auf welche diese große Hoffnungen gesetzt hatten, schließlich ganz aufgelöst werden. Die Folge war und ist ein immer weiterer Druck der Preise, welcher in keinem Verhältnisse zu den etwas gesunkenen Preisen der Rohmaterialien steht.

Eine Besserung kann nur eintreten, wenn diejenigen Fabrikanten, welche große Läger haben, ihre Produktion wesentlich verkleinern, um die Überproduktion allmählich zu beseitigen.

Die hiesige Fabrik hatte infolge alter Abschlüsse nicht so stark unter der allgemeinen Lage zu leiden, doch ist die Fabrikation, der augenblicklich herrschenden Übererzeugung wegen, auch etwas eingeschränkt worden.

XXIV. Schiffs- und Maschinenbau.

a. Schiffbau. Die im Jahre 1901 einsetzende scharfe rückgängige Konjunktur in der Industrie hat auch unsre Schiffswerften, soweit sie nicht durch den Bau von Kriegsschiffen von der allgemeinen Geschäftslage unabhängig sind, hart betroffen. Nach einer kurzen Periode des Aufschwunges in den voraufgegangenen zwei Jahren trat ein äußerst fühlbarer Rückschlag ein, der die Werften nötigte, den größeren Teil ihrer Arbeiter gegen das Ende des Jahres 1901 zu entlassen, da es im Schiffbau an jeder nennenswerten Beschäftigung fehlte. Erhebliche Opfer erforderte es, wenigstens den Stamm alter verheirateter Leute zu halten und zu verhindern, daß durch diese noch die große Zahl der Arbeitslosen in unsrer Vaterstadt vermehrt wurde. Hierbei muß mit Dank anerkannt werden, daß die Staatsbehörden von dieser Notlage der Industrie verständigt, ihrerseits, soweit dies die etatsmäßigen Mittel erlaubten, durch Zuwendung von Aufträgen unterstützend eingriffen. Erst im Frühjahr 1902 hob sich etwas die Beschäftigung; es ließen sich einige Aufträge, freilich noch zu ganz unlohnenden Preisen hereinholen, während gegen Ende des Sommers wieder eine Stockung eintrat.

Außerordentlich flau lag das Reparatur-Geschäft, welches in den Vorjahren vorteilhafte Erträge geliefert hatte. Die ungünstige Lage der Reederei wirkte äußerst drückend, und alle Instandsetzungsarbeiten wurden, soweit sie sich nicht ganz zurückstellen ließen, auf das denkbar kleinste Maß beschränkt.

Die Werft der Firma **J. W. Klawitter** stellte 1902 fertig:

1 Hafendampfer mit Feuerlösch-Einrichtung für die Stadt Königsberg,
3 Baggerprähme für die Königliche Regierung,
1 Schleppdampfer und 2 Leichter für Ostpreußen,
1 Fähre für Danzig,
1 Inspektionsdampfer für Montevideo,
3 Kohlenleichter für die Kaiserliche Marine,
1 Seeleichter für Übersee,
9 Baggerprähme für die Elbstrom-Bauverwaltung,
1 Transport-Fahrzeug für die Königliche Regierung.

Sie übernahm in das Jahr 1903 zur Fertigstellung:

1 Dampfbarkasse,
1 Fährdampfer,
2 Dampfbaggerprähme,
1 Petroleum-Tankdampfer für russische Rechnung.

Der österreichische Regierungsdampfer „Wawel" wurde einem größeren Umbau unterzogen, und ebenso befand sich gegen Ende des Jahres der russische Dampfer „Michail" in Arbeit, der eine komplette Ausrüstung für den Fang von Walen und die Verwertung der dabei gewonnenen Produkte erhielt.

Die Maschinenfabrik und Kesselschmiede der Firma, die in der Hauptsache den motorischen Teil der von der Werft erbauten Schiffe liefern, waren das ganze Jahr hindurch unzureichend beschäftigt. Es wurden fertiggestellt:

1 Goldbagger für Rußland,
8 Dampfmaschinen von zusammen 700 Pferdestärken,
7 Dampfkessel „ „ 400 qm Heizfläche.

Die Abteilung für Eisenkonstruktionen lieferte die Eisenteile zur neuen Kuhbrücke in Danzig und war Ende des Jahres mit dem Bau einer für Brasilien bestimmten Taucherglocke beschäftigt.

Die Eisengießerei war hinreichend, wenn auch zu sehr ungünstigen Preisen, beschäftigt, wogegen die Metallgießerei und Kupferschmiede der Firma unter der allgemeinen Depression mitzuleiden hatten.

Die Werft von **F. Schichau** lieferte ab:

S. M. Linienschiff „Wettin" von ca. 12000 Tonnen Deplacement für die Kaiserlich Deutsche Marine,
Kreuzer „Nowik" von 3000 Tonnen Deplacement für die Kaiserlich Russische Marine
und den Fracht- und Passagier-Dampfer „Ziethen" von 14500 Tonnen Deplacement für den Norddeutschen Lloyd zu Bremen.

Im Bau verblieben am Jahresschluß:

S. M. Linienschiff „J“ von 12800 Tonnen Deplacement für die Kaiserlich Deutsche Marine,

1 Fracht- und Passagierdampfer „Seydlitz“ von 14500 Tonnen Deplacement für den Norddeutschen Lloyd, Bremen,

1 Doppelschraubenfähre von ca. 2117 Tonnen Deplacement für die Großherzogliche General-Eisenbahn-Direktion, Schwerin.

Die Durchschnittszahl der beschäftigten Leute betrug am Anfang des Jahres 1902 1897 und zu Ende des Jahres 2223.

b. Die **Nordischen Elektricitäts- und Stahlwerke** berichten uns wie folgt:

„1. Abteilung Ostdeutsche Industrie-Werke. Nach dem traurigen Geschäftsjahr 1901 glaubte man im allgemeinen aus der anfangs 1902 etwas festeren Haltung des Eisenmarktes Schlüsse auf eine Besserung der Gesamtgeschäftslage in der Eisenindustrie ziehen zu dürfen.

Diese Hoffnung hat sich jedoch leider nicht bewahrheitet, vielmehr blieb der Druck der vorjährigen, schweren wirtschaftlichen Krisis auch während dieses ganzen Jahres noch fühlbar und man sieht leider auch wenig Aussicht dafür, daß sich die Verhältnisse im Jahre 1903 endgültig zum Bessern wenden werden.

Die Kundschaft bleibt im großen und ganzen in Bezug auf Neuanschaffungen äußerst zurückhaltend und die Zahl von Neuanlagen in unsrer Interessensphäre für Rechnung von Privaten ist gegen frühere Jahre unverhältnismäßig beschränkt gewesen.

Um den Mangel an größeren Lieferungen für private Firmen auszugleichen, beteiligte sich unser Werk häufiger als vordem an öffentlichen Submissionen städtischer und staatlicher Körperschaften. Es ist eine bekannte Tatsache, daß bei diesen Bewerbungen infolge der sehr scharfen Konkurrenz die Preise alleräußerst gestellt werden müssen. Diejenige Firma, welche den Zuschlag erhält, kann in den meisten Fällen nicht mit einem erheblichen Verdienste rechnen, sondern muß damit zufrieden sein, für ihr Werk und ihre Leute Beschäftigung zu haben.

Besonders in diesem Jahre traten Mittel- und Westdeutschland bei den Submissionen mit den ostdeutschen Werken in scharfe Konkurrenz, und es war deshalb mit Freude zu begrüßen, daß auf Grund ministerieller Verfügung bei Submissionen für Ostdeutschland die ostdeutschen Fabriken behördlicherseits den mittel- und westdeutschen Konkurrenten gegenüber in erster Linie Berücksichtigung fanden.

Unsre Kesselschmiede, Eisenkonstruktionswerkstatt und Apparate-Bauanstalt war in Ansehung der schwierigen Geschäftslage das Jahr über immerhin noch befriedigend beschäftigt. — In unsrer Eisengießerei war der Betrieb das ganze Jahr über rege, und zeitweise drängten sich sogar die Aufträge derart zusammen, daß wir gezwungen waren, mit Überstunden zu arbeiten, um unsre Kunden befriedigen zu können.

Eine sehr lästige Erschwerung im Fabrikationsgeschäfte für Eisenkonstruktionen, Brücken, Überbauten 2c. trat besonders im letzten Jahre dadurch ein, daß die westdeutschen und schlesischen Werke, von welchen die Materialbezüge zu machen waren, in vielen Fällen nur unter sehr erheblichen Verspätungen lieferten.

In Rußland haben sich die Verhältnisse leider auch nicht zum Besseren gewandt. Im Gegenteil scheint die russische Industrie ebenso nachhaltig an den Folgen des letzten kritischen Jahres zu laborieren, als dieses bei uns der Fall ist. Kauflust ist auch dort so gut wie nicht vorhanden, und bei der Abwickelung alter, sowie der Anbahnung neuer Geschäfte zeigt sich der ganze russische Kundenkreis infolge der traurigen Konjunktur bei jeder sich nur bietenden Gelegenheit zu Ausstellungen — des öfteren direkt schikanösen Charakters — geneigt.

Bei den schwierigen Rechtsverhältnissen in Rußland ist unter diesen Umständen mehr denn je die allergrößte Vorsicht geboten. Wenn deshalb der Export unsrer Fabrikate nach Rußland in diesem Jahre nicht unwesentlich geringer ist, als im Vorjahre, so ist der Grund hierfür teilweise auch darin zu suchen, daß wir nur Geschäfte mit erstklassigen Firmen zur Durchführung brachten, bei denen das Risiko einer Schikane von vornherein ausgeschlossen erschien.

2. Elektrizitäts-Abteilung. Die Ergebnisse unsrer Abteilung für den Bau und Betrieb elektrischer Licht- und Kraftzentralen, Straßenbahnen, sowie für die Installation elektrischer Licht- und Kraftanlagen sind in Anbetracht der allgemein ungünstigen Geschäftsverhältnisse als ziemlich befriedigend zu bezeichnen.

Der Ausbau unsrer drei Zentralen Briesen, Strasburg und Stolp ist nicht unwesentlich gefördert worden. Abgesehen von der Ausführung verschiedener kleinerer Installationsbauten in den bereits mehrere Jahre in Betrieb befindlichen Zentralen Briesen und Strasburg, wurden namentlich in Stolp umfangreiche Installationsbauten teilweise bereits ausgeführt, teilweise auch zur Fertigstellung in nächster Zeit in Auftrag genommen.

Außerdem wurden zahlreiche Installationsanlagen nach verschiedenen Städten der Provinzen Ost- und Westpreußen geliefert; auch stehen wir wegen verschiedener größerer Projekte in aussichtsvoller Unterhandlung.

Im allgemeinen nimmt das Interesse für Einrichtung elektrischer Licht- und Kraftanlagen in weiteren Kreisen ständig zu; die seit dem Winter des Jahres 1901 auf den Markt gebrachten Nernstlampen haben sich gut eingeführt, und die infolge der großen Konkurrenz niedrigen Preise für Elektromotore lassen Interessenten eher als früher an die Beschaffung derartiger Anlagen herantreten. Da auch die Preise für die übrigen Materialien im verflossenen Jahr etwas zurückgegangen sind, so werden Installationen heute nicht unwesentlich billiger als im Vorjahre ausgeführt. — Die Zahl derselben steigt naturgemäß und es eröffnen sich für das kommende Jahr auf Grund hiervon noch bessere Aussichten.

Die Zahl unsrer Betriebsbeamten und Monteure ist in der erwähnten Zeit unverändert geblieben. Die Arbeitslöhne sind gegen das Vorjahr nicht niedriger geworden und namentlich zum Winter zeigt sich jetzt ein Mangel an tüchtigen Monteuren, welch letztere demzufolge nur zu erhöhten Löhnen arbeiten.

c. Fabrikation landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte. Im allgemeinen gestaltete sich das Geschäft günstiger als im Vorjahre, denn die Ernte war eine recht reichliche und infolgedessen die Nachfrage nach Hülfsmitteln zur Bewältigung derselben, d. h. nach Maschinen und Geräten, weit lebhafter als im verflossenen Jahre.

In Bezug auf die Witterungs-Verhältnisse zeigte das Jahr 1902 ein ganz eigenartiges Bild, denn während die Landwirte des Ostens in den Vorjahren allerorts mehr oder weniger über Dürre zu klagen hatten, regnete es in diesem Jahre fast unausgesetzt. Die Vegetation gedieh infolgedessen außergewöhnlich gut, andererseits aber erforderte die Einbringung der Ernte infolge der durch den fortwährenden Regen veranlaßten Unterbrechung und Störung der Arbeit große Kosten.

Die Nachfrage nach Lokomobilen und Dreschmaschinen war gut, und da die große Strohernte die Dreschgeräte stark in Anspruch nahm, mußten viele neue Apparate angeschafft und die alten durchrepariert werden, so daß die Fabriken dieser Branche reichliche Beschäftigung hatten.

Der Absatz in Mähmaschinen ist wesentlich zurückgegangen, denn die Arbeiter-Verhältnisse auf dem Lande haben sich gebessert, da das Angebot infolge der Ungunst in der Industrie größer geworden ist; außerdem hat auch das durch den anhaltenden Regen herbeigeführte starke Lagern des Getreides ein Mähen des letzteren mittels Maschinen sehr erschwert. — Dagegen war die Nachfrage nach Viehfutter-Bereitungs-Maschinen größer als im Vorjahre.

Sehr hatte die Landwirtschaft unter der Verzögerung der Ernte zu leiden, weil dadurch die Saatbestellung und die Pflugarbeit für die Hackfrüchte hinausgeschoben werden mußte; sobald dann das Wetter günstiger wurde, häufte sich auch die Nachfrage nach Pflügen und ähnlichen Ackergeräten, namentlich aber auch wurden Aufträge zum Dampfpflügen, die jedoch nur zum Teil ausgeführt werden konnten, umfangreicher erteilt wie im vergangenen Jahre.

Die alten Läger in Stabeisen und Blechen sind zwar ziemlich aufgearbeitet, doch haben die Fabrikanten noch immer unter den seiner Zeit angelegten hohen Preisen zu leiden gehabt. Das finanzielle Resultat für die Fabrikanten landwirtschaftlicher Maschinen dürfte im großen und ganzen, wie bereits oben gesagt, für das Jahr 1902 zwar etwas günstiger sein, da aber hierbei nur die letzten fünf Monate in Frage kommen, so wird der in dieser Zeit gewonnene Nutzen durch die Ungunst der vorangegangenen Geschäftsmonate wesentlich geschmälert.

XXV. Reederei.

Die Reederei hat unter den ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnissen im Jahre 1902 vielleicht noch schwerer als 1901 gelitten. Die bereits im Jahre 1900 eingetretene Reaktion auf die vorangegangene günstige Schiffahrtsperiode entwickelte sich im Jahre 1902 um so nachhaltiger, als inzwischen noch viele aus den Kontrakten der guten Zeit neu erbaute Dampfer zu Wasser gelassen wurden, während der Warenaustausch im Weltverkehr sich weiter verminderte. Kohlen waren noch immer teuer und die in günstigen Zeiten bewilligten Heuersätze sind wohl nur in vereinzelten Fällen herabgesetzt worden.

Von Amerika machte sich nur eine sehr geringe Frage nach Schiffsraum geltend. Die Maisernte in 1901 war sehr klein, und die an die gute Ernte in 1902 geknüpften Hoffnungen haben sich bis zum Jahresschluß nicht erfüllt. Die Raten von New-York, Baltimore, Philadelphia nach Großbritannien und dem Kontinent bewegten sich zwischen 1 s 6 d und 2 s $4\frac{1}{2}$ d per 480 Pfund Mais oder Weizen, doch wurden die höheren Frachten nur ganz sporadisch und für kurze Zeiträume erzielt. Der Streik der Minenarbeiter in Pennsylvania rief einen beträchtlichen Import von Kohlen und Eisen in die Vereinigten Staaten hervor und brachte dort eine Menge von Leerraum zum Angebot. Es wurde für Kohlen von Wales nach den Vereinigten Staaten von Amerika zwischen 5 s und 9 s 6 d per Tonne bezahlt.

Ebenso schlecht lagen die Verhältnisse vom Schwarzen Meer. Nur für kurze Zeit konnten im Sommer Frachten bis zu 11 s 3 d per Tonne von Odessa nach London, Hull, Antwerpen, Rotterdam erzielt werden, der übrige Teil des Jahres aber ließ die Reeder Frachten bis herunter zu 6 s 6 d erleben und bei Jahresschluß stand die Rate noch auf der traurigen Tiefe von 7 s 3 d per Tonne.

Das Nordostsee-Geschäft hat ein trübes Gesicht während des ganzen Jahres gezeigt. Trotz der späten Schiffahrtseröffnung und trotz des frühen Schiffahrtsschlusses wollte sich eine Besserung in den Frachtraten nicht einstellen. Man hat Frachten von 1 s 4 d bis zu $7\frac{1}{2}$ d per Quarter Weizen von St. Petersburg und von 6 s 6 d bis 5 s 6 d per Load Quadrat-Sleepers von Riga nach London und der Ostküste Englands nehmen müssen. Für Kohlen von der Tyne nach Kronstadt wurde zwischen 4 s 6 d und 3 s 6 d per Tonne bezahlt.

Unser lokaler Frachtenmarkt lag natürlich ebenso darnieder. Jede an den Markt gebrachte Ladung fand willig Nehmer zu denkbar gedrückten Raten. Im Herbst nach der späten Ernte fanden allerdings kleinere Dampfer für einige Monate bessere Beschäftigung nach Nordschweden und Finland, wo infolge der Mißernten große Quantitäten von Getreide und Futterstoffen importiert wurden. Es konnte von Danzig nach Norrköping, Stockholm, Hangö, Wasa ꝛc. zu Mk. 6,— bis Mk. 7,— per 1000 kg eine größere Anzahl von Dampfern geschlossen werden.

Nach den Vereinigten Staaten von Amerika und nach Canada wurde von Neufahrwasser eine Anzahl Dampfer zu 7 s 6 d bis 8 s per Tonne Zucker gechartert.

Wir geben die folgenden Frachten in vergleichender Übersicht:

1. **für Segelschiffe:**

a) für das Load (50 Kubikfuß engl.) kantiges Fichtenholz:

nach **Kohlenhäfen** der

Ostküste Englands	1. Quartal.	2. Quartal.	3. Quartal.	4. Quartal.
1902:	7 s 6 d—7 s	6 s 6 d	7 s	—
1901:	8 s 6 d—7 s 6 d	7 s 6 d	6 s 3 d	6 s 3 d
1900:	9 s 6 d—8 s 9 d	7 s 9 d—11 s	11 s 6 d	10 s
1899.	7 s 9 d—8 s	8 s 6 d—9 s 6 d	8 s 6 d—9 s	9 s—8 s 6 d
1898:	6 s—7 s 6 d	6 s 3 d—7 s	7 s—8 s 3 d	—

2. **für Dampfer:**

b) für die Tonne Zucker:

nach **London**

(als Teilladungen und in ganzen Ladungen)	1902:	6 s—5 s	5 s—5 s 3 d	5 s 3 d—5 s 6 d	5 s 6 d—5 s $4\frac{1}{2}$ d
	1901:	7 s—6 s 3 d	6 s 9 d—6 s	6 s	6 s—5 s 9 d
	1900:	5 s 9 d—7 s	7 s—8 s	8 s—11 s	11 s—7 s
	1899:	6 s 6 d—6 s	6 s—5 s 6 d	6 s 6 d—7 s	8 s 6 d—7 s 6 d
	1898:	5 s 3 d—6 s	5 s 9 d—6 s	6 s—6 s 6 d	7 s 3 d—6 s

c) für das Load Eisenbahnschwellen:

nach **Ostende** und **Gent**

für eichene 1902:	7 s 9 d—8 s	7 s 9 d—8 s	7 s 9 d—8 s	8 s—8 s 6 d
1901:	9 s—8 s 6 d	9 s	9 s—8 s 6 d	8 s 6 d—8 s 3 d
1900:	8 s 6 d	9 s 6 d—11 s	12 s—13 s	13 s 6 d—10 s
1899:	9 s 6 d—8 s 6 d	8 s 3 d .	9 s 6 d—10 s 6 d	12 s 6 d—9 s 3 d
1898:	8 s 9 d—8 s 7½ d	8 s 6 d—9 s 9 d	9 s 3 d—10 s 6 d	10 s 6 d—10 s

d) für Steinkohlen von Kohlenhäfen der Ostküste Englands und Schottlands nach Neufahrwasser für die englische Tonne:

1902:	4 s—4 s 3 d	4 s	4 s 3 d—4 s 9 d	4 s 6 d—4 s
1901:	3 s 6 d—4 s 6 d	4 s 6 d—4 s	4 s 3 d—4 s 9 d	4 s 9 d—4 s 1½ d
1900:	6 s 9 d—5 s 6 d	6 s—8 s	6 s 6 d—9 s	7 s 9 d—3 s 6 d
1899:	4 s 9 d—5 s 6 d	5 s—6 s	6 s—7 s 3 d	5 s 10½ d—6 s 9 d
1898:	5 s—4 s 7½ d	4 s 6 d—5 s 3 d	5 s—7 s 3 d	7 s—5 s 9½ d

Die Reederei Danzigs bestand zu Ende des Jahres 1901 aus 2 Segelschiffen (von zusammen 2917 cbm = 1043 N. R. T.) und 25 Dampfschiffen (von zusammen 37 227 cbm = 13 136 N. R T.) insgesamt 27 Seeschiffen (von zusammen 40 144 cbm = 14 179 N. R. T.).

Im Verlauf des Jahres 1902 gingen ab durch Verlust 2 Dampfschiffe und 1 Segelschiff; demnach schließt das Jahr 1902 mit einem Bestande von 1 Segelschiff (von 1928 cbm = 680 N. R. T.) und 23 Dampfschiffen (von zusammen 35 021 cbm = 12 363 N. R. T.) insgesamt 24 Seeschiffen (von zusammen 36 949 cbm = 13 043 N. R. T.). Außerdem waren noch 6 Küstenfahrer hier beheimatet.

Ferner waren für den Verkehr im Hafen, auf der Reede und in der Danziger Bucht, sowie auf den ost- und westpreußischen Binnengewässern — von fiskalischen Fahrzeugen abgesehen — 67 Bugsier-, Personen- und Frachtdampfer, einschließlich eines Eisbrechdampfers vorhanden.

* * *

Die Danziger Reederei am Anfange des Jahres 1903.

Reeder	Schiff	Bauart	(br.) cbm	Reg.-Tons
Behnke & Sieg	Emily Rickert	Schraubendampfer	1 471,1	519,41
„	A. W. Kafemann	„	2 434,3	859,32
„	Elsie	„	3 343,5	1 189,25
„	Gedania	„	4 166,1	1 470,62
„	Marie Therese	„	4 968,8	1 753,98
Paul Ed. Berentz	Pauled	Bark	2 039,3	719,97
Dzg. Rhederei-Act.-Ges.	Mlawka	Schraubendampfer	2 152,2	759,71
„	Hercules	„	3 103,0	1 095,37
„	Echo	„	2 645,1	933,83
„	Blonde	„	1 736,3	612,90
„	Jenny	„	2 170,9	766,33
„	Annie	„	2 358,4	832,53
„	Brünette	„	2 447,0	863,79
„	Freda	„	2 820,6	995,68
„	Oliva	„	3 290,9	1 161,68
„	Julia	„	3 476,6	1 227,24
F. G. Reinhold	Lotte	Schraubendampfer	1 278,7	451,37
„	Sophie	„	1 725,3	609,03
„	Carlos	„	2 664,5	940,57
„	D. Siedler	„	1 424,7	502,92
„	Zoppot	„	1 115,2	393,67
„	Mietzing	„	1 457,0	514,33
„	Martha	„	2 382,3	840,96
„	Minna	„	2 727,4	962,78

Über die Reisen, welche von den zur Danziger Reederei gehörigen Schiffen 1902 zurückgelegt sind, giebt die nachstehende Tabelle:

nach: \ von:	Danzig	anderen deutschen Ostseehäfen	deutschen Nordseehäfen	Rußland u. Finland	Schweden u. Norwegen	Dänemark	Niederlande und Belgien	Großbritannien und Irland	Frankreich	Spanien, Portugal u. Nordafrika	Italien	Griechenland	Summa 1902:	1901
Danzig	—	47	2	8	6	6	19	148	—	6	—	—	237	240
davon mit Ladung	—	*3*	*2*	—	—	*1*	*19*	*142*	—	*6*	—	—	*173*	*188*
anderen deutschen Ostseehäfen	11	40	—	1	3	—	4	49	—	6	—	1	115	117
davon mit Ladung	*2*	*19*	—	*1*	*1*	—	*4*	*49*	—	*6*	—	*1*	*83*	*87*
deutschen Nordseehäfen	1	—	—	—	1	—	—	2	—	—	—	1	5	4
davon mit Ladung	—	—	—	—	*1*	—	—	—	—	—	—	*1*	*2*	*4*
Rußland und Finland	14	5	—	8	—	—	—	3	—	1	—	—	31	27
davon mit Ladung	*13*	*3*	—	*1*	—	—	—	*2*	—	*1*	—	—	*20*	*9*
Schweden und Norwegen	3	4	—	1	1	1	—	3	—	—	—	—	13	20
davon mit Ladung	*3*	*1*	—	—	*1*	—	—	[illegible]	—	—	—	—	*11*	*14*
Dänemark	3	1	—	—	—	—	1	5		—	—	—	10	22
davon mit Ladung	*3*	*1*	—	—	—	—	*1*	*5*	—	—	—	—	*10*	*19*
Niederlande und Belgien	62	1	—	1	1	—	5	4	1	1	—	—	79	86
davon mit Ladung	*62*	*4*	—	*1*	*1*	—	*1*	*2*	—	*1*	—	—	*72*	*84*
Großbritannien und Irland	135	[illegible]	[illegible]	12	—	2	50	[illegible]	2	4	—	2	[illegible]	402
davon mit Ladung	*135*	*12*	*2*	*12*	—	—	*7*	—	—	*4*	—	*2*	*174*	[illegible]
Frankreich	[illegible]	—	—	1	—	—	—	4	—	—	—	—	9	20
davon mit Ladung	[illegible]	—	—	*1*	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	[illegible]	*16*
Spanien, Portugal und Nordafrika	[illegible]	—	—	—	—	—	—	[illegible]	5	11	1	1	[illegible]	[illegible]
davon mit Ladung	[illegible]	—	—	—	—	—	—	[illegible]	—	—	—	—	*12*	*15*
Italien	1	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	4	9
davon mit Ladung	*1*	—	—	—	—	—	—	*3*	—	—	—	—	[illegible]	[illegible]
Griechenland	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	1	2
davon mit Ladung	—	—	—	—	—	—	—	*1*	—	—	—	—	*1*	*2*
Summa 1902:	236	114	5	32	12	9	79	343	6	29	4	5	876	·
davon mit Ladung	*225*	*46*	*4*	*16*	*4*	*1*	*32*	*221*	—	*18*	—	*4*	*571*	—
1901:	239	114	5	25	22	20	91	400	20	29	11	3	—	979
davon mit Ladung	*226*	*49*	—	*19*	*11*	*2*	*36*	*271*	*7*	*22*	*5*	*3*	—	*651*

XXVI. Binnen-Schiffahrt.

Etwas spät, erst gegen den 20. März, begannen die Weichsel-Fahrzeuge ihre Fahrten, und ganz plötzlich, am 17. November, wurde die Schiffahrt durch strengen Frost geschlossen, sodaß die Schiffahrtsperiode als kurz zu bezeichnen ist. Trotzdem hätte sie für die Schiffahrt wegen des außergewöhnlich guten Wasserstandes ganz hervorragend günstig sein müssen, wenn das Frachtenangebot nicht so spärlich gewesen wäre. Es ist vorgekommen, daß Kähne wochenlang untätig liegen mußten, bis sie eine Ladung erhalten konnten. Nur wenigen Schiffern wird es geglückt sein, aus der diesjährigen Tätigkeit einen Überschuß herausrechnen zu können; die große Mehrzahl wird zufrieden sein, wenn sie ihren Verpflichtungen gerecht werden konnte.

Die große Zuckerproduktion veranlaßte reichliche Zufuhren von den am Obernetze-Kanal gelegenen Fabriken, allerdings zu niedrigen Frachtraten, weil sonst der Spezial-Tarif III die Frachtmenge der Eisenbahn zugeführt haben würde. Von den Fabriken, die rechtsseits der Weichsel, im Culmer Lande, liegen und welche in früheren Jahren fast ihre ganze Produktion nach den Umschlagshäfen der Weichsel sandten, kann die Schiffahrt nur Bruchteile erhalten, trotz beispiellos billiger Frachtsätze.

Die Dampfer-Tourlinien hatten mäßige Beschäftigung bei sehr niedrigen Frachtraten. Die größeren Unternehmer halten den seit Jahren rücksichtslos geführten Konkurrenzkampf wohl aus; dagegen verschwinden durch die Ungunst der Verhältnisse die Einzel-Reedereien. Seit Jahresfrist sind drei dieser kleinen Betriebe eingegangen.

Der scharf einsetzende Winter brachte viele Kähne in große Bedrängnis; es froren viele Fahrzeuge mitten auf dem Strome ein, und es sind auch Totalverluste zu verzeichnen. Ganz besonders gefahrvoll ist die Schiffahrt auf dem russischen Teile der Weichsel, weil es dort nirgend Winter-Häfen giebt. Eine ganze Anzahl Kähne und Dampfer mit ihren zum Teil sehr wertvollen Ladungen sind nur durch Zufall vor dem Untergange gerettet worden.

Wir möchten an dieser Stelle aufs neue die Hoffnung ausdrücken, daß die russische Regierung die Wünsche der Interessenten wegen Einrichtung von Winterhäfen ꝛc. berücksichtigt. Bemerkt sei noch, daß die so bedeutende Handelsstadt Warschau den großen Schiffsverkehr mit nur denselben Einrichtungen bedient, wie sie es seit Dutzenden von Jahren getan hat.

Die Eichung der Fahrzeuge auf der Weichsel und deren Nebengewässern ist im vorigen Jahre durchgeführt. Die Besitzer der Fahrzeuge klagen darüber, daß die Eiche ein größeres Gewicht als die frühere Vermessung ergeben hat und daß das Höchstmaß der Eiche größer ist, als die effektive Tragfähigkeit der Fahrzeuge.

XXVII. Speditions-Geschäft.

Das abgelaufene Jahr kann als ein einigermaßen günstiges angesehen werden. Bis zur neuen Ernte waren ansehnliche Partien amerikanischen und teilweise indischen Getreides für die inländischen Mühlen zu transportieren. Viele Städte des Hinterlandes bezogen schwedische Pflastersteine, und die sonst gangbaren Speditionsartikel trafen in gewohntem Umfange ein.

Die Polnische Lederindustrie hatte einen großen und lohnenden Absatz, weshalb denn auch die belangreichen Bedarfsartikel: Häute und Gerbstoffe, in erheblichen Mengen von Amerika und Hamburg herankamen. In Wloclawek ist eine zweite Salzmühle aufgestellt, und die Salzimporte von der Krimm vergrößern sich. Ferner ist ein großer Import von Pyrit für die Chemische Industrie Polens zu verzeichnen. Nachgelassen hat der Verkehr in englischen Maschinen für die Spinnereien in Lodz, wogegen die Wollindustrie an diesem Orte sich gehoben und den Dampferverkehr von Hull durch den Bezug des Rohmaterials günstig beeinflußt hat.

Hamburg behauptet seine überlegene Stellung gegenüber allen anderen Häfen, die mit Danzig verkehren, wobei leider auch die Wahrnehmung zu machen ist, daß der Binnenverkehr von Hamburg durch die Märkischen Wasserstraßen nach Bromberg und der Weichsel an Bedeutung stetig zunimmt.

Die seitens der Eisenbahn im Freibezirk aufgestellten 3 elektrischen Krähne werden ziemlich viel benutzt, und es ist zu hoffen, daß der Hafen auch noch an andern Stellen mit dieser modernen Einrichtung versehen wird. Ein Risiko scheint hiermit für die Eisenbahn-Verwaltung nicht vorhanden zu sein. Die Eisenbahn hat fortgefahren, die Hafenanlagen in Neufahrwasser und Freibezirk durch Schaffung weiterer Löschplätze zu verbessern, und sie ist ferner damit beschäftigt, das Quai am Weichselbahnhof zu verlängern, wodurch auch diese beliebte Löschstelle leistungsfähiger wird.

Von **denjenigen Handelsgütern**, welche ausschließlich oder doch zum großen Teile in Spedition über unsern Hafen gehen, sind u. a. seewärts importiert worden: t:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Baumwolle	966	475	117	176	423
Drogen, Chemikalien und künstliche Düngemittel	52 856	63 284	48 073	54 328	57 322
Roheisen	8 326	6 154	12 279	21 307	24 733
Verarbeitetes Eisen und Eisenwaren	32 277	20 904	42 572	49 986	32 122
Zement	11 803	10 410	33 475	9 080	10 013
Farbenerden	382	448	413	296	305
Porzellanerde	1 274	1 309	1 070	1 716	1 090
Rohe Rindhäute	9 366	7 420	5 525	6 752	5 273
Maschinen, Dampfkessel und Fahrzeuge	5 321	1 623	5 982	13 153	7 710
Kupfer, rohes	1 166	1 023	966	883	1 238
Eisenerze	95 583	122 888	95 383	105 810	83 087
Steine, roh oder blos behauen	53 260	47 868	40 759	47 961	36 716
Chamottsteine, Ziegel, Tonröhren	3 394	2 589	5 155	6 517	10 093
Fichtenharz	3 507	4 764	5 998	4 614	2 654
Talg	1 595	2 270	2 263	1 840	3 287
Reis	7 312	6 126	7 743	5 081	6 646
Gewürze	737	786	722	729	709
Cichorien, gebrannt oder gemahlen	2 081	2 033	2 426	1 608	1 442

Über einen Teil der vorstehend aufgeführten Artikel ist schon in den früheren Abschnitten Näheres beigebracht worden. Wegen der wichtigeren noch nicht besprochenen Artikel sei Folgendes erwähnt:

Von **Drogen, Chemikalien** und **künstlichen Düngemitteln** sind seewärts eingegangen u. a.

dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Ätznatron	3 476	4 863	2 574	4 701	9 663
Alaun	3 110	2 023	9 027	2 911	3 611
Salmiak	2 980	1 425	789	821	671
Chlorkalk	2 037	3 218	3 224	2 537	4 485
Chlorsaures Kali und Natron	2 297	2 844	3 040	1 744	871
Pottasche	2 104	3 693	3 236	3 765	2 068
Soda, rohe	7 062	5 503	5 242	3 390	2 946
Soda, kalzinierte	2 086	5 166	2 270	5 311	12 948
Bleiweiß, Zinkweiß	3 047	2 648	2 605	2 121	1 707
Dividivi	4 720	19 458	10 190	14 541	6 961
Gerbstoffextrakte	23 347	30 693	20 210	19 992	11 608
Mennige	1 924	1 753	1 830	1 512	1 612
Myrobalanen	10 983	8 878	40 726	12 136	7 078
Quebrachoholz	80 445	56 557	12 240	85 841	61 030
Sumach	2 953	2 903	1 679	5 698	3 862
Catechu	4 641	4 130	5 391	5 229	5 699
Farbhölzer	23 662	11 469	13 932	11 689	21 937
Schlemmkreide	14 036	14 552	14 677	13 786	17 834
Schwefelkies	279 724	149 445	105 318	106 705	47 448
Glaubersalz	1 430	1 704	2 060	2 357	1 537
Chilisalpeter	171 866	261 064	197 567	178 399	195 477
Schwefel	15 623	26 637	16 653	31 926	25 833
Kalk, natürlicher phosphorsaurer	2 863	36 737	53 285	46 115	—
Superphosphat	85 678	91 703	53 774	57 143	85 153
Thomasschlacke	347 705	273 348	307 034	165 067	267 958

* * *

Von **Roheisen** betrug nach den zollamtlichen Verkehrsübersichten die Einfuhr seewärts: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
von Großbritannien	57 998	50 210	115 763	201 511	204 895
„ den Ver. Staaten von Amerika	—	—	—	—	1 268
„ holländ. und belgischen Häfen	2 550	8 200	—	1 956	8 571
„ dem Rheingebiet	11 092	703	—	—	23 997
„ deutschen Nordseehäfen . .	615	—	5 258	3 530	2 766
„ „ Ostseehäfen . . .	11 003	2 428	1 771	6 070	5 833
zusammen	83 258	61 541	122 792	213 067	247 330
Verladen wurden:					
stromwärts	52 770	32 820	75 590	145 845	169 180
bahnwärts	121 230	72 620	106 815	131 665	143 825
zusammen	174 000	105 440	182 405	277 510	313 005

In dieser Statistik ist uns auffällig, daß wie alljährlich, so auch für das Jahr 1902 ein mehr oder weniger großes Mehr in den Verladungen gegen die seewärtige Einfuhr erscheint. Für einzelne Jahre könnte das in großen Beständen aus dem Vorjahr seine Erklärung finden. Da aber die Erscheinung immer wiederkehrt, so muß sie einen andern Grund haben; einen solchen nachzuweisen, ist uns nicht gelungen.

* * *

Von **verarbeitetem Eisen** und **Eisenwaren** sind seewärts, und zwar ebenfalls zu einem großen Teile in Spedition, über unsern Hafen eingegangen: dz:

von (oder über):	Stettin:	anderen deutschen Ostseehäfen:	deutschen Nordseehäfen:	dem Rheingebiet:	holländisch. u. belgischen Häfen:	Großbritannien:	anderen Häfen:	1902:	1901:	1900:
Eck- und Winkeleisen .	34	24 490	4 496	26 585	1 141	—	—	56 746	32 662	94 779
Eisenbahnlaschen und Unterlagsplatten . .	38	5 716	3 324	1 461	3 436	—	—	13 975	8 780	15 062
Eisenbahnschienen . .	100	217	8 799	4 240	19 572	—	57	32 985	21 771	76 761
Radkranz u. Pflugschaareisen, sowie Stabeisen	1 709	1 505	12 390	48 021	5 832	3 862	59	73 378	44 604	106 918
Eisenplatten u. Eisenblech	1 041	1 143	3 016	7 023	513	34 517	44	47 297	37 970	54 594
Weißblech	—	8	437	898	—	250	—	1 593	1 541	819
Eisendraht	67	147	946	2 336	—	1 096	43	4 635	2 610	8 354
Ganz grobe Eisenwaren	1 065	1 783	257	12 643	26	613	20	16 407	12 172	4 735
Ambosse, Schraubstöcke u. dergl.	903	1 421	3 332	6 647	689	49	—	13 041	12 275	13 825
Anker und Ketten . .	—	116	326	964	—	648	16	2 070	2 418	3 067
Drahtseile	452	3	55	110	—	53	3	676	356	256
Eisen, roh vorgeschmiedet	119	8 892	2 579	2 121	—	—	—	13 711	658	775
Eisenbahn-Achsen, -Räder, -Puffer u. s. w.	222	26	337	1 695	713	—	—	2 993	1 595	3 537
Schmiedeeiserne Röhren	506	103	259	753	—	828	—	2 449	4 368	3 166
Grobe Eisenwaren . .	1 958	5 130	12 425	7 212	1 237	3 546	575	32 083	23 393	36 721
Drahtstifte	233	317	1 421	6 749	—	—	8	8 728	1 868	2 414
1902:	8 447	51 017	54 399	129 458	33 159	45 462	825	322 767	—	—
1901:	7 154	15 353	32 127	105 880	13 005	35 094	428	—	209 041	—
1900:	10 166	39 585	37 921	171 143	147 143	18 957	201	—	—	425 723

Die von deutschen Häfen seewärts hierher gekommenen Mengen waren nordwestdeutscher Herkunft (aus Hannover und Oldenburg). Ebenso waren die von den holländischen und zum Teil auch die von belgischen Häfen verladenen Fabrikate deutschen Ursprungs (Rheinland, Westfalen); doch sind in den angegebenen Importzahlen auch belgische Eisenwaren für Polen enthalten.

* * *

Bahnwärts wurden versandt: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Eisen und Stahl	114 385	96 035	145 470	165 905	119 415
Eisenbahnschienen	55 750	44 895	66 415	69 740	55 895
Eiserne Schwellen	1 945	425	2 790	3 220	4 340
„ Achsen	3 960	2 810	2 090	1 435	1 700
„ Röhren	14 540	14 835	10 370	6 260	12 840
Eisen- und Stahldraht	4 060	2 250	5 875	2 305	1 765
Eisen- und Stahlwaren	39 255	42 440	35 310	44 895	38 985
zusammen	233 895	203 690	268 320	293 760	234 940
ferner stromwärts:					
Verarbeitetes Eisen aller Art	122 265	82 505	156 195	190 095	103 970
zusammen	356 160	286 195	424 515	483 855	338 910

Von den Sendungen mit der Eisenbahn gingen im direkten Verkehr nach Polen, Rußland und Österreich-Ungarn: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Eisen und Stahl	30 650	21 215	33 470	35 055	28 190
Eisenbahnschienen	370	—	2 800	1 600	5 515
Eiserne Achsen, Röhren rc.	865	660	485	—	460
Eisen- und Stahldraht	760	385	400	295	275
Eisen- und Stahlwaren	4 225	5 275	5 000	5 085	3 540

Von eisernen Maschinen und Maschinenteilen — fast ausschließlich englischer Herkunft — kamen

	1902	1901	1900	1899	1898
über See nach Danzig	21 023	13 949	38 010	108 867	48 362
und es wurden mit der Eisenbahn nach Polen versandt	27 705	21 515	41 485	134 325	64 810

Die seewärts eingeführten rohen **Häute** waren zum größten Teil Speditionsgut für Polen und Rußland. Nach den Anschreibungen über den Eisenbahnverkehr sind dorthin bahnwärts von hier verladen worden (Häute, Felle und Leder) 1902: 46 530. — 1901: 57 605. — 1900: 36 865. — 1899: 35 315. — 1898: 41 655.

Was die für das hiesige Speditionsgeschäft in Betracht kommenden Ausfuhrartikel betrifft, so sind von **Kartoffelmehl** von hier seewärts verladen worden nach: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
Stettin	118	531	1 618	203	260
anderen deutschen Ostseehäfen	3 865	326	73	155	424
deutschen Nordseehäfen	—	300	500	—	398
dem Rheingebiet	860	920	808	1 278	2 950
Dänemark	13 251	1 597	6 832	5 177	1 224
Großbritannien	11 043	3 268	1 980	3 355	1 167
Holland	2 799	6 290	5 570	4 336	4 198
anderen Ländern	162	317	—	271	—
zusammen	32 108	13 549	17 381	14 775	10 621

Die Spedition von Melasse betrug: dz:

	1902:	1901:	1900:	1899:	1898:
nach Stettin	3 432	17 050	44 505	65 191	54 847
„ anderen deutschen Ostseehäfen	23 507	36 533	3 784	183	62
„ Hamburg	6 190	4 277	30 031	—	206
„ Bremen	5 895	43 642	45 748	38 774	23 906
„ dem Rheingebiet	3 292	3 742	—	3 877	19 783
„ Schweden	4 065	2 383	—	1 912	3 326
„ Dänemark	8 228	—	860	4 671	2 497
„ Großbritannien	14 221	4 753	1 092	12 060	21 102
„ Holland	530	—	4 730	1 398	24 453
„ Belgien	—	—	—	28	6 157
„ Frankreich	—	11 810	—	16 411	—
„ den Vereinigten Staaten von Amerika	1 363	3	460	—	—
zusammen	70 723	124 193	131 210	144 505	156 339

Das Nähere über die Beförderung von **russischem Zucker** ist schon auf Seite 51 beigebracht worden; über die Spedition von Spiritus vergleiche den Spezialbericht auf Seite 47.

Mit Ladung von Speditionsgut haben verkehrt:

am Seepackhofe in Danzig:

		im I.:	II.:	III.:	IV. Quartale:	Zusammen:
Seedampfer	1902:	62	83	91	61	297
	1901:	110	80	100	91	381
	1900:	65	102	94	91	352

an den Hafengleisen zu Neufahrwasser:

		im I.:	II.:	III.:	IV. Quartale:	Zusammen:
Tourdampfer mit Maschinen, Häuten, Chemikalien und Stückgütern verschiedener Art	1902:	24	39	65	35	163*)
	1901:	22	45	67	41	175**)
	1900:	30	47	90	32	199***)

XXVII. Geld- und Kreditgeschäfte.

Der Zinsfuß der Reichsbank war	für Wechsel:	für Lombard-Darlehne:
vom 1. Januar bis 17. Januar 1902:	4 %,	5 %,
„ 18. Januar „ 10. Februar „	3½ %,	4½ %,
„ 11. Februar „ 3. Oktober „	3 %,	4 %,
„ 4. Oktober „ 31. Dezember „	4 %,	5 %.
im Jahresdurchschnitt 1902:	3,321 %,	4,321 %,
„ „ 1901:	4,099 %,	5,099 %,
„ „ 1900:	5,333 %,	6,333 %,
„ „ 1899:	5,036 %,	6,036 %,
„ „ 1898:	4,267 %.	5,267 %.

In runden Tausenden Mark haben betragen:

a) bei der Reichsbank-Hauptstelle, einschließlich der von ihr abhängigen Bankanstalten in Marienwerder, Culm und Pr. Stargard (RB):

b) bei der Danziger Privat-Aktienbank (PB):

c) bei dem Danziger Sparkassen-Aktien-Verein (Sp.)

		1899:	1900:	1901:	1902:
1. Die Lombard-Ausleihungen einschl. des Bestandes vom Vorjahre	RB	27 295	26 514	28 539	30 261
	PB	15 964	16 880	16 948	14 022
	Sp	50 699	51 735	59 389	45 898
2. „ Diskontierungen von Wechseln auf deutsche Plätze	RB	61 118	59 749	60 441	42 614
	PB	27 279	41 368	40 363	29 403
	Sp	32 829	27 372	29 041	17 338
3. „ Ankäufe von Wechseln auf das Ausland	PB	3 970	7 749	11 785	8 579
4. „ Gesamtbeträge der Kreditgewährungen zu 1—3		219 154	231 367	246 506	188 115

*) Außerdem 2 Segler mit Bauholz, 3 Segler mit Harz, 1 Segler mit Eisen, 1 Segler mit Thomasmehl, 1 Segler mit Schwefelkies, 1 Segler mit Roheisen, 1 Segler mit Öl, 1 Segler mit China Clay, 7 Tankdampfer mit Petroleum.

**) Außerdem 3 Segelschiffe mit Harz, 1 mit Farbholz, 4 mit Quebrachoholz, 2 mit Salpeter, 1 mit Asphalt, 3 mit Schwefelkies, 2 mit Thomasmehl, 1 mit China Clay, 10 Tankdampfer mit Petroleum und 2 Segler mit Petroleum in Fässern.

***) Außerdem 15 Segelschiffe mit Harz, 2 mit Farbholz, 3 mit Quebrachoholz, 2 mit Salpeter, je 1 Segler mit Asphalt und mit Schwefelkies, 9 Tankdampfer mit Petroleum und 4 Dampfer mit Petroleum in Fässern.

		1899:	1900:	1901:	1902:
5. Die Bestände an Depositen aus dem Vorjahre	PB	3 861	6 170	11 656	8 523
	Sp	21 667	21 726	20 339	22 746
		25 528	27 896	31 995	31 269
6. „ neuen Depositen	PB	11 772	22 539	23 866	19 162
	Sp	8 075	8 649	10 303	10 684
7. „ Gesamtbeträge der Depositen . . .		45 375	59 084	66 164	61 115
8. „ Auszahlungen von Depositen . . .	PB	9 463	17 053	26 998	19 870
	Sp	8 017	10 035	7 897	8 623
		17 480	27 088	34 895	28 493
9. „ Depositenbestände zum neuen Jahre .		27 895	31 996	31 269	32 622
	PB	6 170	11 657	8 523	7 815
	Sp	21 725	20 339	22 746	24 807
10. „ Vereinnahmungen auf dem Giro-Konto:					
	RB	513 671	580 883	572 011	534 789
	PB	33 228	39 192	38 395	25 225
11. „ Gesamtbeträge der Einzahlungen auf Giro-Konto		546 899	620 075	610 406	560 014

* * *

Bei dem hiesigen Gericht wurden Konkurse eröffnet: 1902: 46 — 1901: 45 — 1900: 35 — 1899: 27 — 1898: 23.

1. Reichsbankhauptstelle.

Einschließlich der von hier abhängigen Bankanstalten in Marienwerder und Pr. Stargard hat sich der Geschäftsumsatz wie folgt gestellt:

		1901:		1902:
a) Lombard-Verkehr	Mk.	49 202 900	Mk.	52 012 200
b) Gesamter Wechsel-Verkehr	„	150 875 600	„	108 215 500
c) Giro- und Anweisungs-Verkehr	„	1 161 940 900	„	1 087 611 000
d) Depositen-Verkehr	„	2 800	„	—
e) Angekaufte und eingezogene Wertpapiere .	„	202 200	„	184 300
	Mk.	1 362 224 400	Mk.	1 248 023 000

a. Lombard-Geschäft (einschl. Marienwerder, Pr. Stargard):

		1901		1902
Bestand am Anfang des Jahres	Mk.	3 599 300	Mk.	4 276 200
Zugang	„	24 939 900	„	25 984 500
Abgang	„	24 263 000	„	26 027 700
Bestand am Schluß des Jahres	„	4 276 200	„	4 233 000
davon auf Effekten	„	1 922 200	„	2 857 000
„ Waren	„	2 354 000	„	1 376 000

b. **Wechsel-Geschäft:**

Platzwechsel (Danzig, Marienwerder und Pr. Stargard) waren:

		1901:		1902
am Anfang des Jahres Bestand	Mk.	6 897 593	Mk.	6 285 408
im Laufe des Jahres sind diskontiert	„	34 188 191	„	30 888 470
„ „ „ „ „ eingezogen	„	34 800 376	„	32 132 282
Bestand am Jahresschluß	„	6 285 408	„	5 041 596
Wechsel-Rimessen sind angekauft aufs Inland	„	25 640 928	„	11 725 420
Einzugs-Wechsel waren am Anfang des Jahres Bestand	„	3 648 819	„	2 322 080
Zugang durch Rimessen der anderen Bankstellen	„	54 903 085	„	33 745 815
Abgang	„	56 229 824	„	33 463 880
Bestand am Jahresschluß	„	2 322 080	„	2 604 015

c. **Giro-Verkehr:**

Bestand am Jahresanfang	Mk.	3 707 414	Mk.	4 676 787
vereinnahmt durch Barzahlung	„	105 562 385	„	111 051 441
„ „ Verrechnungen	„	76 689 775	„	61 628 498
„ „ Übertrag am Platze	„	126 385 486	„	116 971 452
„ „ „ von anderen Bankstellen	„	263 373 153	„	245 137 747
	Mk.	575 718 213	Mk.	539 465 925
verausgabt durch Barzahlung	Mk.	207 748 148	Mk.	190 539 561
„ „ Verrechnungen	„	26 226 877	„	24 722 357
„ „ Übertrag am Platze	„	126 385 486	„	116 971 452
„ „ „ an andere Bankstellen	„	210 680 915	„	201 950 993
	Mk.	571 041 426	Mk.	534 184 363
Bestand am Jahresschluß	Mk.	4 676 787	Mk.	5 281 562

d. **Bestände im Wechsel- und Lombard-Verkehr am Schlusse jedes Monats im Jahre 1902.**

	Platzwechsel: Mk.	Einzugswechsel: Mk.	Lombarddarlehne: Mk.
Januar	6 106 000	1 607 000	3 015 000
Februar	6 060 000	1 621 000	3 076 000
März	5 863 000	1 970 000	3 365 000
April	5 832 000	1 536 000	3 045 000
Mai	5 686 000	1 733 000	2 390 000
Juni	6 281 000	1 733 000	3 573 000
Juli	5 547 000	1 790 000	2 058 000
August	5 840 000	1 785 000	2 013 000
September	6 483 000	2 371 000	3 230 000
Oktober	5 778 000	2 039 000	1 935 000
November	5 002 000	2 130 000	2 096 000
Dezember	5 042 000	2 604 000	4 233 000

2. Danziger Privat-Aktien-Bank.

Der **Gesamt-Umsatz** der Bank belief sich 1902 auf Mk. 442 298 620
1901 „ „ 583 936 805
1900 „ „ 548 438 089

Wechsel-Verkehr:

		1901:		1902:
An **Platz-Wechseln** war zu Anfang des Jahres ein Bestand von	Mk.	3 328 004	Mk.	2 494 860
Es wurden diskontiert	„	21 427 987	„	15 025 453
	Mk.	24 755 991	Mk.	17 520 313
Davon wurden eingezogen bezw. rediskontiert	„	22 261 131	„	15 109 624
Bestand am Jahresschluß	Mk.	2 494 860	Mk.	2 410 689
An Wechseln auf **andere deutsche Bankplätze** waren zu Anfang des Jahres Bestand	Mk.	1 692 894	Mk.	1 119 799
Im Laufe des Jahres wurden diskontiert	„	18 935 473	„	14 377 226
	Mk.	20 628 367	Mk.	15 497 025
Davon wurden eingezogen bezw. rediskontiert	„	19 508 568	„	12 642 700
Bestand zu Ende des Jahres	Mk.	1 119 799	Mk.	2 854 325
An Wechseln **auf das Ausland** wurden gekauft für	Mk.	11 784 983	Mk.	8 579 467
Von **Einzugs-Wechseln** war Bestand im Vorjahre	Mk	139 987	Mk.	35 533
zur Einziehung wurden empfangen	„	12 296 887	„	8 898 468
	Mk.	12 436 874	Mk.	8 934 001
Eingezogen wurden	„	12 401 341	„	8 905 581
Bestand am Jahresschlusse	Mk.	35 533	Mk.	28 420

Giro-Verkehr:

Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	454 839	Mk.	1 149 236
Es wurden eingezahlt	„	38 394 824	„	25 224 818
	Mk.	38 849 663	Mk.	26 374 054
und abgehoben	„	37 700 427	„	25 873 679
Bestand am Ende des Jahres	Mk.	1 149 236	Mk.	500 375

Depositen-Verkehr:

Es war Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	11 656 449	Mk.	8 523 512
Es wurden eingezahlt	„	23 865 508	„	19 161 995
	Mk.	35 521 957	Mk.	27 685 507
Dagegen abgehoben	„	26 998 445	„	19 870 350
Bestand am Jahresschluß	Mk.	8 523 512	Mk.	7 815 157

Lombard-Verkehr:

Zu Anfang des Jahres Bestand	Mk.	4 778 400	Mk.	3 456 217
Es wurden neu ausgeliehen	„	12 169 988	„	10 566 192
	Mk.	16 948 388	Mk.	14 022 409
Zurückgezahlt wurden	„	13 492 171	„	10 906 403
Blieben mithin am Jahresschluß ausgeliehen	Mk.	3 456 217	Mk.	3 116 006

Effekten-Verkehr:

Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	1 372 617	Mk.	932 265
Es wurden angekauft	„	6 295 021	„	4 813 872
	Mk.	7 667 638	Mk	5 746 137
Dagegen verkauft	„	6 826 919	„	4 499 221
	Mk.	840 719	Mk.	1 246 916
Dazu Zinsen und Kursgewinn	„	91 546	„	81 425
Bestand am Ende des Jahres	Mk.	932 265	Mk.	1 328 341

Konto-Korrent-Verkehr:

	1901:	1902:
Saldo zu Gunsten der Bank am Anfang des Jahres . .	Mk. 10 691 038	Mk. 11 302 625
Gesamtausgang im Jahre	„ 131 101 904	„ 105 092 152
	Mk. 141 792 942	Mk. 116 394 777
Gesamteingang im Jahre	„ 130 490 317	„ 108 082 072
Saldo zu Gunsten der Bank am Ende des Jahres . .	Mk. 11 302 625	Mk. 8 312 705

* * *

Gewinn- und Verlust-Konto für 1902.

Debet.

		Mark.	Pf.
Bezahlte und schuldige Zinsen auf Depositen		238 039	67
Steuern und öffentliche Abgaben . . .		55 987	64
Allgemeine Verwaltungskosten		116 576	14
Ausgaben für das Grundstück abzüglich der Mieten		3 072	57
Abschreibung auf das Inventar		3 000	—
Delkredere-Konto		220 000	—
Gewinn-Saldo . . .	Mk. 315 198,65	315 198	65
Verteilt wie folgt:			
4% Dividende an die Aktionäre auf Mk. 6000000,– Aktien = ...	„ 240 000,—		
	Mk. 75 198,65		
zum Reservefonds II .	„ 7 187,–		
	Mk. 68 011,65		
Tantieme an den Verwaltungsrat	„ 3 881,—		
	Mk. 64 130,65		
1% Superdividende an die Aktionäre	„ 60 000,—		
Übertrag auf das Jahr 1903	Mk. 4 130,65		
		951 874	67

Kredit.

	Mark.	Pf.
Gewinn-Überschuß aus dem Jahre 1901	3 327	41
Zinsen- und Kursgewinn auf Wechsel .	182 097	33
„ auf Lombardgeschäfte	117 464	18
„ „ laufende Rechnungen . . .	422 254	64
Erträgnis auf Effekten	81 425	62
Provisionen	145 305	49
	951 874	67

Bilanz am 31. Dezember 1902 einschließlich der Filiale Stolp i. Pomm.

Aktiva.

		Mark.	Pf.
Kassenbestand einschließlich Guthaben auf Reichsbank-Giro-Konto		265 800	07
Coupons- und Sorten-Bestand		10 444	41
Wechselbestand		5 347 123	30
Effektenbestand		1 328 341	29
Lombard-Forderungen auf Waren . . .	Mk. 2583652,87		
„ Effekten . . .	„ 532353,—	3 116 005	87
Forderungen in laufender Rechnung (ungedeckt Mk. 622159,94)		8 849 317	57
Guthaben bei Banken und sonstigen Korrespondenten		913 962	10
Debitoren auf Bürgschafts-Konto .		1 982 981	35
Konsortial-Beteiligungen		264 702	36
Grundstück Langgasse		50 000	—
Grundstück Weidengasse		231 281	74
Inventar		6 000	—
Rückständige Zinsen auf Lombardgeschäfte		3 939	48
		22 369 899	54

Passiva.

		Mark.	Pf.
Aktien-Kapital		6 000 000	—
Reservefonds I		1 500 000	—
„ II		253 762	—
Delkredere-Konto		393 817	68
Guthaben der Konto Korrent-Gläubiger .		3 433 555	93
„ „ Giro-Gläubiger		500 375	16
Bürgschaften		1 982 981	35
Betrag der Depositen:			
ohne Kündigung und mit einmonatlicher Kündigungsfrist . .	Mk. 1958162,13		
mit längeren Kündigungsfristen	„ 5856994,74	7 815 156	87
Betrag der schuldigen Depositenzinsen . .		133 651	30
Auf das Jahr 1903 überhobene Wechselzinsen		40 350	60
Noch nicht erhobene Dividende für 1901		1 050	—
Gewinnsaldo		315 198	65
		22 369 899	54

3. Danziger Sparkassen-Aktien-Verein.

Der **Gesamt-Umsatz** betrug im Jahre 1902: 130 201 524 Mk.
1901: 191 888 662 „
1900: 177 332 021 „

	1901:		1902:	
Im **Lombard**-Verkehr blieb aus dem Vorjahre ein Bestand von	11 069 050	Mk.	14 287 150	Mk.
Ausgeliehen wurden	48 319 950	„	31 610 750	„
	59 389 000	Mk.	45 897 900	Mk.
Zurückgezahlt wurden	45 101 850	„	28 339 450	„
Bleiben Bestand am Jahresschluß	14 287 150	Mk.	17 558 450	Mk.
An **Wechseln** auf Danzig und deutsche Bankplätze blieb ein Bestand aus dem Vorjahre von	5 691 848	Mk.	5 236 138	Mk.
Diskontiert wurden	29 040 921	„	17 338 016	„
	34 732 769	Mk.	22 574 154	Mk.
Eingelöst wurden	29 496 631	Mk.	19 230 231	Mk.
Bleiben Bestand am Jahresschluß	5 236 138	Mk.	3 343 923	Mk.
Im **Depositen**-Verkehr blieb aus dem Vorjahre ein Bestand von	20 339 073	Mk.	22 745 753	Mk.
Ferner eingezahlt wurden	9 816 226	„	10 136 494	„
	30 155 299	Mk.	32 882 247	Mk.
Zurückgezahlt wurden	7 896 820	„	8 622 685	„
Verbleiben	22 258 479	Mk.	24 259 562	Mk.
Zum Kapital zugeschriebene Zinsen	487 274	„	547 306	„
Bleiben Bestand am Ende des Jahres	22 745 753	Mk.	24 806 868	Mk.

Gewinn- und Verlust-Konto für 1902.

Soll. | *Haben.*

Soll	Mark	Pf.	Haben	Mark	Pf.
Ausgezahlte Zinsen an die Deponenten	215 930	95	Zinsen auf Lombard-Geschäfte	473 068	32
Nicht ausgezahlte, den Deponenten zum Kapital zugeschriebene Zinsen	547 305	74	„ „ Wechsel	144 573	35
Abgaben	22 378	50	„ „ Effekten	264 157	13
Gehalte und Pensionen	62 185	—	„ von Konto-Korrents	9 495	20
Heizung	1 309	60	Revenüen des Grundstücks	8 208	34
Zeitungen und Inserate	209	89	Gewinn auf Effekten	165	—
Papier und Drucksachen	1 834	77	Reserve-Konto II	18 000	—
Sonstige Bureau-Bedürfnisse, Telephon, Telegramme, Rechtsbeistand, Korporationsbeitrag ꝛc.	5 515	26			
Grundstücks-Unkosten-Konto	5 068	72			
Abschreibung auf Inventarium-Konto	1 104	38			
Geschenke an milde Stiftungen ꝛc. ꝛc.	45 000	—			
Abschreibung auf Effekten-Konto	9 824	53			
	917 667	34		917 667	34

Bilanz-Konto für 1902.

Aktiva. | *Passiva.*

Aktiva	Mark	Pf.	Passiva	Mark	Pf.
Lombard-Konto	17 558 450	—	Aktien-Konto	9 000	—
Wechsel-Konto	3 343 923	98	Deponenten-Konto	24 806 868	49
Effekten-Konto	7 709 054	52	Konto-Korrent-Konto	1 401 000	—
Danziger Kämmerei-Kasse	100 000	—	Ortskranken-Kasse	7 500	—
Grundstück-Konto	180 000	—	Zinsen-Vortrags-Konto für 1903	35 901	13
Inventarium-Konto	1 154	—	Reserve-Konto I	2 500 000	—
Konto-Korrent-Konto	117 708	79	Reserve-Konto II	941 000	—
Kassa-Konto	690 978	33			
	29 701 269	62		29 701 269	62

4. Danziger Hypotheken-Verein.

Die Zahl der Vereinsmitglieder betrug am Schlusse des vergangenen Jahres 922 gegen 900 Ende 1901, 895 Ende 1900, 894 Ende 1899 und 857 Ende 1898. Davon haben die Kredithilfe des Vereins in Anspruch genommen 908 Mitglieder, gegen 884, 870, 877 und 839 in den Jahren 1901, 1900, 1899 und 1898.

An Vereinsdarlehnen gegen Hypotheken-Obligationen zu

	6%:	5½%:	5%:	4¼%:	insgesamt:
waren zu Anfang des Jahres 1902 ausgegeben	Mk. 3 998 750	Mk. 1 470 400	Mk. 8 797 800	Mk. 7 365 600	Mk. 21 632 550
Im Laufe des Jahres wurden abgelöst . . .	„ 63 000	„ 54 800	„ 89 800	„ 19 400	„ 227 000
	Mk. 3 935 750	Mk. 1 415 600	Mk. 8 708 000	Mk. 7 346 200	Mk. 21 405 550
Neu dargeliehen wurden	—	—	„ 482 400	„ 160 000	„ 642 400
Hypoth.-Best. Ende 1902	Mk. 3 935 750	Mk 1 415 600	Mk 9 190 400	Mk. 7 506 200	Mk. 22 047 950

Diesem Hypothekenbestande standen an emittierten und noch im Umlauf befindlichen Pfandbriefen gegenüber

	zu 5%:	zu 4½%:	zu 4%:	zu 3½%:	insgesamt:
Anfang 1902 . . .	Mk. 2 853 900	Mk. 1 178 000	Mk. 8 239 400	Mk. 7 090 000	Mk. 19 561 300
Infolge Anlehnsablösung und Auslosung wurden kassiert . . .	„ 119 700	„ 54 000	„ 190 400	„ 84 800	„ 448 900
	Mk. 2 734 200	Mk. 1 124 000	Mk. 8 049 000	Mk. 7 005 200	Mk. 18 912 400
Neu ausgegeben . . .	—	—	„ 482 400	„ 160 000	„ 642 400
Ende 1902 im Umlauf	Mk. 2 734 200	Mk 1 124 000	Mk 8 531 400	Mk. 7 165 200	Mk. 19 554 800

Bilanz am Jahresschluß 1902.

Aktiva. *Passiva.*

Aktiva	Mark	Pf.	Passiva	Mark	Pf.
Eigene Hypotheken-Forderungen . . Mk. 22 047 950,— und nach Abzug der bereits amortisierten Pfandbriefe von . „ 2 508 750,—			Pfandbriefe im Umlauf	19 554 800	—
nur noch	19 539 200	—	Reservierte Zinsen für Zins-Coupons . .	402 817	14
Grundstücks-Konto	150 000	—	Reservefonds	1 005 198	48
Effekten-Bestand für Zinsen-, Reserve- und Tilgungs-Fonds	802 325	—	Tilgungsfonds	134 089	68
Barbestand	573 691	58			
Geleistete Vorschüsse	16 088	72			
Fonds für gekündigte und noch nicht präsentierte Pfandbriefe	15 600	—			
	21 096 905	30		21 096 905	30

5. Vorschuß-Verein zu Danzig.

Eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht.

	1901:	1902:
Wechsel-Bestand zu Anfang des Jahres	Mk 1 395 273	Mk. 1 283 376
Die Ausleihungen betrugen	„ 1 358 179	„ 1 339 644
	Mk. 2 753 452	Mk. 2 623 020
Zurückgezahlt wurden	Mk. 1 469 136	Mk. 1 420 129
abgeschrieben	„ 940	„ 1 670
	Mk. 1 470 076	Mk 1 421 799
Wechsel-Bestand am Ende des Jahres	Mk 1 283 376	Mk. 1 201 221
Von Krediten in laufender Rechnung war am Anfang des Jahres ein Bestand von	Mk. 154 050	Mk. 245 621
Im Laufe des Jahres wurden gezahlt	„ 357 100	„ 251 030
	Mk. 511 150	Mk. 496 651
und zurückgezahlt	„ 265 529	„ 254 152
Es verblieben also Ende des Jahres	Mk. 245 621	Mk. 242 499

		1901:		1902:
Der Depositenbestand betrug am Anfang des Jahres	Mk.	1 110 425	Mk.	1 183 202
eingezahlt wurden	„	621 202	„	349 754
	Mk.	1 731 627	Mk.	1 532 956
dagegen abgehoben	„	549 883	„	527 632
	Mk	1 181 744	Mk.	1 005 324
hierzu kapitalisierte Zinsen von Spar-Einlagen	„	1 458	„	1 496
Bestand am Ende des Jahres	Mk.	1 183 202	Mk	1 006 820
Das Mitglieder-Guthaben war am Anfang des Jahres	Mk.	370 906	Mk.	392 828
Einzahlungen wurden im Laufe des Jahres gemacht	„	51 999	„	41 085
zusammen	Mk.	422 905	Mk	433 913
Auszahlungen im Laufe des Jahres	Mk.	29 586	Mk.	25 883
verjährte Guthaben	„	491	„	551
	Mk.	30 077	Mk.	26 434
Bestand am Ende des Jahres	Mk.	392 828	Mk.	407 479
Die eingegangenen Zinsen, Provisionen und Erträge aus den Grundstücken ergaben einen Reingewinn von	Mk.	30 485	Mk.	26 750
Hiervon wurden dem Reservefonds, der zu Anfang des Jahres	Mk.	74 576	Mk.	78 814
betrug, zugeschrieben	„	3 049	„	1 339
ferner wurde derselbe erhöht durch Eintrittsgelder um	„	699	„	627
und durch verjährte Mitglieder-Guthaben um	„	490	„	551
sodaß der Bestand am Jahresschlusse betrug	Mk.	78 814	Mk.	81 331
Der Extra-Reservefonds betrug am Jahresschlusse	Mk.	30 000	Mk.	30 000

	1901	1902
Die Mitgliederzahl betrug am Anfang des Jahres	1 618	1 653
im Laufe des Jahres traten hinzu	235	218
	1 853	1 871
und es schieden aus durch den Tod	32	33
„ Kündigung	84	96
„ Ausschließung	84	80
	200	209
sodaß am Ende des Jahres verblieben	1 653	1 662

* * *

Bilanz am 31. Dezember 1902.

Aktiva.				Passiva.			
Kassa-Konto	Mk.	3 339	—	Reserve-Fonds	Mk.	79 993	07
Gewährte Darlehne . . .	„	1 201 220	88	Extra-Reserve	„	30 000	—
Laufende Kredite	„	242 498	64	Mitglieder-Guthaben . .	„	407 478	52
Effekten-Konto	„	72 752	50	Depositen-Konto	„	1 005 323	41
Westpr. Landsch. Darlehnskasse B 1454	„	25 000	—	Zinsen-Konto	„	27 042	80
Haus Hundegasse 121 . .	„	42 000	—	Aufgenommene Darlehen .	„	400	—
Verbandskasse Allenstein .	„	3 359	70	Hypotheken-Gläubiger . .	„	33 000	—
Mobiliar	„	500	—	Dividenden-Konto	„	140	—
Durchlaufende Posten . .	„	2 968	29	Geschäftskosten	„	330	—
Reichsbank-Giro-Konto . .	„	11 173	60	Reingewinn	„	26 749	56
Zinsen-Konto	„	5 644	75				
	Mk.	1 610 457	36		Mk.	1 610 457	36

6. Westpreußische Landschaftliche Darlehnskasse.

		1901:		1902:
Der **Gesamt-Umsatz** der Kasse belief sich auf . . .	Mk.	278 795 210	Mk.	369 061 981
Depositen-Verkehr.				
Bestand zu Anfang des Jahres	„	4 010 237	„	5 929 597
Zugang im Laufe des Jahres	„	15 658 449	„	6 802 341
	Mk.	19 668 686	Mk.	12 731 938
Abgehoben wurden	„	13 739 089	„	9 066 722
Bestand am Jahresschluß	Mk.	5 929 597	Mk.	3 665 216
Vorschuß-Verkehr.				
Bestand der Forderungen zu Anfang des Jahres .	Mk.	1 258 755	Mk.	5 422 392
Neu ausgeliehen wurden	„	8 804 892	„	13 168 702
	Mk.	10 063 647	Mk.	18 591 094
Zurückgezahlt wurden	„	4 641 255	„	12 698 561
Bestand der Forderungen am Jahresschluß . . .	Mk.	5 422 392	Mk.	5 892 533
Lombard-Verkehr.				
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	1 615 200	Mk.	1 461 875
Neu ausgeliehen wurden	„	3 440 275	„	3 667 420
	Mk.	5 055 475	Mk.	5 129 295
Zurückgezahlt wurden	„	3 593 600	„	3 629 825
Bestand am Jahresschluß	Mk.	1 461 875	Mk.	1 499 470
Effekten-Verkehr.				
Bestand zu Anfang des Jahres	Mk.	497 717	Mk.	723 144
Angekauft wurden	„	16 241 512	„	24 411 344
	Mk.	16 739 229	Mk.	25 134 488
Verkauft wurden	„	16 016 085	„	24 439 511
Bestand am Jahresschluß	Mk.	723 144	Mk.	694 977
Konto-Korrent-Verkehr.				
Bestand zu Anfang des Jahres Deb.	Mk.	330 800	Mk.	228 989
Zugang im Laufe des Jahres Deb.	„	2 331 605	„	15 294 721
	Mk.	2 662 405	Mk.	15 523 710
Abgang im Laufe des Jahres Cred.	„	2 433 416	„	12 516 774
Bestand am Jahresschluß Cred.	Mk.	228 989	Mk.	3 006 936
Auf Bankier-Konto-Korrent betrug der Bestand zu Gunsten der Kasse am Anfang des Jahres .	Mk.	3 799 573	Mk.	1 760 432
Zugang im Laufe des Jahres	„	21 371 980	„	24 764 919
	Mk.	25 171 553	Mk.	26 525 351
Abgang im Laufe des Jahres	„	23 411 121	„	25 699 839
Bestand am Jahresschluß	Mk.	1 760 432	Mk.	825 512

	1901:	1902:
Das **Gewinn- und Verlust-Konto** ergiebt einen Gewinn auf		
Effekten-Konto von	Mk. 70 661,06	Mk. 54 454,16
Provisions-Konto von	„ 34 624,65	„ 48 774,20
Zinsen-Konto von	„ 209 044,66	„ 205 121,15
	Mk. 314 330,37	Mk. 308 349,51
abzüglich: Verwaltungskosten, Steuern und Pensionen	Mk. 59 284,12	Mk. 64 975,69
Abschreibung auf Mobilien	„ 4 629,65	„ 9 457,50
Tantième	„ 14 400,60	„ 21 750,22
Asservate	„ 76 011,80	„ 17 500,—
Zinsen für das Stammkapital von Mk. 1 200 000 zu $3^1/_2$ %	„ 42 000,—	„ 42 000,—
	Mk. 196 326,17	Mk. 155 683,41
Überschuß	Mk. 118 004,20	Mk. 152 666,10
Von diesem Überschuß erhält die Königl. Westpreußische Landschaft $^3/_4$ mit	„ 88 503,15	„ 114 499,57
und die Neue Westpreußische Landschaft $^1/_4$ mit	„ 29 501,05	„ 38 166,53

Das **Bilanz-Konto** weist nach als

Aktiva.		**Passiva.**	
Mobilien-Konto	Mk. 30 000,—	Kapital-Konto	Mk. 1 200 000,—
Kassa-Konto	„ 714 333,32	Reserve-Fonds	„ 600 000,—
Vorschuß-Konto	„ 5 892 532,83	Depositen-Konto	„ 3 665 216,05
Lombard-Konto B	„ 1 499 470,—	Effekten-Vorschuß-Konto	„ 53 378,82
Guthaben bei Bankhäusern	„ 825 511,76	Lombard-Konto A.	„ 500,—
Effekten-Konto	„ 694 977,05	Konto-Korrent-Konto	„ 3 006 936,16
		Konto für Diverse	„ 233 916,32
		Noch zu zahlende Zinsen	„ 83 706,90
		Westpreuß. Provinzial-Verband	„ 133 333,67
		Provinzial-Landschafts-Kasse	„ 310 422,24
		General-Landschafts-Kasse	„ 369 414,80
	Mk. 9 656 824,96		Mk. 9 656 824,96

XXVIII. Verkehrs-Statistik.

1. Seehafen-Verkehr.

	1902:		1901:		1900:		1899:	
	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:	Schiffe:	Register-Tons:
Es sind hier **eingekommen:**								
Dampfschiffe	1 454	632 534	1 392	593 089	1 321	619 798	1 348	610 140
Segelschiffe	404	51 429	366	62 557	375	56 637	391	56 730
Seeschiffe überhaupt	1 858	683 963	1 758	655 646	1 696	676 435	1 739	667 140
Davon fuhren in **Ballast:**								
Dampfer	370	145 045	278	107 058	249	119 849	232	112 305
Segler	28	2 134	56	9 264	31	5 412	38	8 139
Zus. Schiffe in Ballast	398	147 179	334	116 322	280	125 261	270	120 444
Für **Nothafen** liefen ein:								
Dampfer	21	4 270	22	3 687	16	3 456	16	3 566
Segler	26	3 566	34	4 342	32	4 861	57	7 599
Zus. Nothäfener	47	7 836	56	8 029	48	8 317	73	11 165
Mit Ladung sind darnach **angekommen:**								
Dampfer	1 063	483 219	1 092	482 344	1 056	496 493	1 100	498 105
Segler	350	45 729	276	48 951	312	46 364	296	48 591
Beladene Seeschiffe überhaupt	1 413	528 948	1 368	531 295	1 368	542 857	1 396	535 531
Es sind v. hier **ausgegangen:**								
Dampfer	1 442	633 674	1 393	598 979	1 329	631 523	1 351	610 161
Segelschiffe	407	52 654	368	62 395	367	55 292	399	58 341
Seeschiffe überhaupt	1 849	686 328	1 761	661 374	1 696	686 815	1 750	668 502
Davon in **Ballast:**								
Dampfer	406	179 395	398	195 203	287	178 735	265	158 595
Segler	109	24 603	116	23 080	45	10 324	37	9 684
Zus. Schiffe in Ballast	515	203 998	514	218 283	332	189 059	302	168 279
Es hatten den Hafen **für Nothafen** angelaufen:								
Dampfer	15	2 765	21	3 713	13	5 176	5	889
Segler	24	2 933	34	4 725	29	2 380	67	9 418
Zus. Nothäfener	39	5 698	55	8 438	42	7 556	72	10 307
Mit Ladung sind darnach **ausgegangen:**								
Dampfer	1 021	451 514	974	400 063	1 029	447 612	1 081	450 677
Segler	274	25 118	218	34 590	293	42 588	295	39 239
Beladene Seeschiffe überhaupt	1 295	476 632	1 192	434 653	1 322	490 200	1 376	489 916

Von den **eingekommenen** Seeschiffen waren der **Flagge** nach:

	Dampfer:		Segelschiffe:		Zusammen:	
	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons
belgische	5	3 967	—	—	5	3 967
dänische	59	41 333	137	8 353	196	49 686
deutsche	931	348 399	120	27 105	1 051	375 504
englische	157	109 026	3	246	160	109 272
französische	1	1 526	—	—	1	1 526
holländische	39	17 813	34	2 598	73	20 411
italienische	—	—	1	447	1	447
norwegische	105	59 215	13	4 059	118	63 274
russische	6	5 351	6	1 743	12	7 094
schwedische	151	45 904	90	6 878	241	52 782
Zusammen	1 454	632 534	404	51 429	1 858	683 963

Von den **ausgegangenen** Seeschiffen waren der **Flagge** nach:

	Dampfer:		Segelschiffe:		Zusammen:	
	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons	Zahl	Register-tons
amerikanische	1	26	—	—	1	26
belgische	5	3 967	—	—	5	3 967
dänische	57	40 251	137	8 402	194	48 653
deutsche	922	353 498	123	28 281	1 045	381 779
englische	159	109 800	3	246	162	110 046
französische	1	1 526	—	—	1	1 526
holländische	39	17 794	34	2 598	73	20 392
italienische	—	—	1	447	1	447
norwegische	104	58 341	13	4 061	117	62 402
russische	5	3 334	6	1 743	11	5 077
schwedische	149	45 137	90	6 876	239	52 013
Zusammen	1 442	633 674	407	52 654	1 849	686 328

Außerdem sind in den hiesigen Hafen 309 Kriegsschiffe eingelaufen und es haben ihn 301 Kriegsschiffe verlassen.

* * *

Nachweisung der Schiffseingänge und Schiffsausgänge nach der Ladung der Schiffe in den Jahren 1900, 1901 und 1902.

Ladung der Schiffe.	Schiffs-Eingänge			Schiffs-Ausgänge		
	1902	1901	1900	1902	1901	1900
Verschiedene Güter	612	597	553	531	537	523
Steinkohlen und Koks	282	285	362	4	6	5
Salz	12	12	12	—	—	—
Kalksteine	31	48	39	—	—	1
Mehl	—	—	3	5	5	11
Ofenkacheln	1	4	2	—	—	—
Mais, Reis und Dividivi	5	8	11	3	1	—
Pflaster-, Schamott-, Kopf- und Mauersteine	207	176	168	1	3	1
Petroleum	11	12	13	—	1	—
Alt-, Roh-, Spiegeleisen, Eisenerz	54	54	56	21	2	—
Heringe	77	57	41	7	4	2
Kreide, Gips, Tonerde, Schlemmkreide	18	20	14	—	1	—
Asphalt und Zement	15	12	19	—	1	—
Schwefel und Kies	19	15	13	1	2	1
Holz	21	21	30	288	347	360
Holz und Beiladung	2	2	—	28	28	34
Kohlenteer	11	3	—	—	1	—
Kaolin und Kryolit	4	2	1	—	—	—
Ölkuchen, Raps und Saat	13	23	8	78	22	52
Getreide und Beiladung	13	14	8	184	84	175
Öl, Pech und Harz	4	4	14	—	—	—
Melasse	—	—	—	5	22	8
Leere Fässer	1	—	2	1	—	—
Gasreinigungsmasse	4	6	6	—	—	2
Eisenbahnräder, Schienen	4	1	4	1	—	—
Pappe	—	1	—	1	2	2
Kleie	1	1	1	8	10	16
Superphosphat und Düngerstoffe	31	34	34	2	—	—
Militär-Effekten und Munition	1	—	—	1	1	—
Spiritus und Beiladung	—	—	—	2	—	2
Zucker	5	4	1	161	167	169
Salpeter	1	7	1	—	—	—
Kartoffeln	—	—	—	1	—	—
Zusammen	1460	1424	1416	1334	1247	1364

* * *

Vergleichende Übersicht

des Hafenverkehrs in den Jahren 1860 bis 1902 (einschließlich der in Ballast und für Nothafen oder Order ein- und ausgegangenen Seeschiffe).

	Eingekommene Schiffe:						Ausgegangene Schiffe:					
	Dampfer.		Segelschiffe.		Überhaupt Schiffe.		Dampfer.		Segelschiffe.		Überhaupt Schiffe	
	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Reg.-T.*)	Zahl	Register-Tons.*)	Zahl.	Register-Tons.*)	Zahl.	Reg.-T.*)
1902	1454	632 534	404	51 429	1858	683 963	1442	633 674	407	52 654	1849	686 328
1901	1392	593 089	366	62 557	1758	655 646	1393	598 979	368	62 395	1761	661 374
1900	1321	619 798	375	56 637	1696	676 435	1329	631 523	367	55 292	1696	686 815
1899	1348	610 410	391	56 730	1739	667 140	1351	610 161	399	58 341	1750	668 502
1898	1346	611 261	426	54 758	1772	666 019	1343	615 616	435	55 513	1778	671 129
1897	1339	630 522	412	49 885	1751	680 407	1346	643 465	426	51 627	1772	695 092
1896	1272	565 365	532	61 807	1804	627 172	1281	564 888	547	68 637	1828	633 525
1895	1174	540 838	544	64 426	1718	605 264	1181	547 946	546	68 681	1727	616 627
1894	1312	605 567	590	86 788	1902	692 355	1309	611 622	566	77 910	1875	689 532
1893	1166	564 892	566	70 007	1732	634 899	1166	564 864	610	83 519	1776	648 383
1892	1024	477 699	480	92 328	1504	570 027	1013	477 707	484	83 067	1497	560 774
1891	1206	531 293	630	108 739	1836	640 032	1200	529 266	631	104 851	1831	634 117
1890	1132	460 414	755	116 685	1887	577 099	1132	457 783	746	115 006	1878	572 789
1889	1155	445 296	708	138 418	1863	583 714	1169	454 272	683	129 063	1852	583 335
1888	1248	505 422	722	115 029	1970	620 451	1243	501 778	761	132 447	2004	634 225
1887	1096	440 823	717	116 763	1813	557 586	1089	436 836	742	124 954	1831	561 790
1886	1025	449 332	659	116 400	1684	565 732	1024	449 711	667	117 297	1691	567 008
1885	1025	446 740	796	140 819	1821	587 559	1020	444 298	804	135 079	1824	579 377
1884	906	443 138	884	150 362	1790	593 500	909	444 072	896	152 977	1805	597 049
1883	1068	476 439	974	174 098	2042	650 537	1083	483 440	980	173 308	2063	656 748
1882	918	388 241	1205	215 985	2123	604 226	909	384 570	1171	205 343	2080	589 913
1881	661	288 485	979	172 955	1640	461 440	655	285 625	1056	198 491	1711	484 116
1880	607	272 991	1287	224 063	1894	497 054	607	273 788	1269	216 423	1876	490 211
1879	634	284 486	1106	190 097	1740	474 583	636	286 463	1118	187 660	1754	474 123
1878	623	281 015	1376	228 679	1999	509 694	619	278 399	1410	221 072	2029	499 471
1877	464	231 692	1248	226 548	1712	458 240	459	229 244	1262	224 194	1721	453 438
1876	319	143 385	1327	242 545	1646	385 930	323	142 564	1387	266 650	1710	409 214
1875	337	148 865	1332	245 083	1669	393 948	338	149 450	1307	238 717	1645	388 167
1874	330	138 044	1515	264 723	1845	402 767	328	138 144	1498	251 288	1826	389 732
1873	299	103 295	1540	271 904	1839	375 199	302	102 440	1518	271 362	1820	373 802
1872	289	92 061	1555	256 577	1844	348 638	287	91 913	1586	261 578	1873	353 491
1871	349	129 716	1897	317 608	2246	447 324	354	132 617	1895	309 785	2249	442 402
1870	290	107 711	1317	193 569	1607	301 280	286	105 890	1270	182 455	1556	288 345
1869	300	104 958	1503	216 708	1803	321 666	302	104 874	1549	230 135	1851	335 009
1868	260	86 889	1449	226 634	1709	313 523	260	87 108	1494	232 740	1754	319 848
1867	224	68 787	1476	219 162	1700	287 949	219	66 801	1548	228 426	1767	295 227
1866	204	71 234	1859	272 620	2063	343 854	204	70 254	1845	267 131	2049	337 385
1865	204	65 692	2287	340 514	2491	406 206	199	62 940	2327	348 585	2526	411 525
1864	175	58 417	1976	306 380	2151	364 797	180	60 114	2017	302 657	2197	362 771
1863	196	58 989	2907	400 755	3103	459 744	192	56 766	2873	405 182	3065	461 948
1862	175	52 247	2976	418 516	3151	470 763	174	53 141	3026	436 110	3200	489 251
1861	181	56 487	2518	386 762	2699	443 249	184	56 855	2465	367 695	2649	424 550
1860	147	33 158	2388	364 092	2535	397 250	141	26 652	2424	380 025	2565	406 677

*) Anm. Die Umrechnung der früheren Schiffstonnen von 1000 kg in Registertons ist derart erfolgt, daß 4 Schiffstonnen = 3 Registertons gerechnet sind (t = 2,12 cbm = 0,74836 Registertons).

Wert-Berechnung des Waren-Einganges seewärts:

	im Jahre 1902:		im Jahre 1901:	
	Menge in dz von 100 kg	Geschätzter Wert in Mk.	Menge in dz von 100 kg	Geschätzter Wert in Mk.
Abfälle	34 643	259 000	38 420	84 000
darunter: *Kleie*	*11 237*	*99 000*	*3 240*	*28 000*
Lumpen	*6 163*	*117 000*	*501*	*11 000*
Baumwolle und Baumwollenwaren	23 082	4 804 000	16 919	4 752 000
darunter: *Rohe Baumwolle*	*9 662*	*870 000*	*3 491*	*356 000*
Baumwollabfälle	*926*	*44 000*	*1 258*	*63 000*
Baumwollengarn	*2 004*	*232 000*	*1 061*	*105 000*
Blei und Bleiwaren	6 216	176 000	4 832	227 000
Drogen, Apotheker- und Farbewaren	528 556	8 678 000	637 169	11 656 000
Eisen und Eisenwaren	408 614	8 617 000	292 450	8 873 000
darunter: *Roh- und Brucheisen*	*83 258*	*532 000*	*62 719*	*505 000*
Eisen, geschmiedet und gewalzt	*104 043*	*2 167 000*	*77 925*	*1 499 000*
Eisenbahnschienen u. Schwellen	*46 960*	*505 000*	*30 551*	*380 000*
Stahl, Blech und Draht	*53 525*	*1 591 000*	*44 469*	*2 079 000*
Anker und Ketten	*2 070*	*70 000*	*2 418*	*85 000*
Erden, Erze, edle Metalle, Asbest und Asbestwaren	1 839 801	4 282 000	1 823 615	4 554 000
Flachs und andere vegetabilische Spinnstoffe mit Ausnahme der Baumwolle	4 003	225 000	10 548	435 000
Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues	221 490	3 874 000	336 046	5 580 000
darunter: *Weizen*	*93 449*	*1 224 000*	*27 967*	*372 000*
Roggen	*7 234*	*75 000*	*33 324*	*357 000*
Hülsenfrüchte und Mais	*15 901*	*169 000*	*91 162*	*889 000*
Ölsaaten	*92 374*	*1 644 000*	*178 100*	*3 620 000*
Glas und Glaswaren	3 522	88 000	1 529	34 000
Häute und Felle	104 331	10 288 000	83 867	8 127 000
Holz u. andere Schnitzstoffe, sowie Waren daraus,	76 613	1 554 000	89 789	1 637 000
darunter: *Bau- u. Nutzholz (europäisches)*	*16 556*	*135 000*	*21 294*	*176 000*
Nutzholz (aussereuropäisches)	*6 814*	*169 000*	*2 503*	*81 000*
Maschinen, Fahrzeuge und Dampfkessel	60 335	3 577 000	29 596	2 126 000
Kupfer und andere unedle Metalle sowie Waren daraus	16 802	2 495 000	12 185	1 941 000
Leder und Lederwaren	5 301	1 315 000	3 066	809 000
Garn und Leinenwaren	18 992	1 239 000	25 780	1 973 000
Material- und Spezerei-, auch Konditorwaren	924 450	28 718 000	764 760	26 119 000
darunter: *Bier*	*4 595*	*62 000*	*5 793*	*83 000*
Liköre, Spiritus, Branntwein	*10 661*	*1 521 000*	*12 544*	*1 860 000*
Wein und Most	*37 425*	*3 053 000*	*38 671*	*3 669 000*
Butter und Margarine	*17 077*	*1 456 000*	*13 418*	*1 148 000*
Fleisch und Speck	*2 749*	*330 000*	*4 457*	*419 000*
Südfrüchte	*16 575*	*650 000*	*16 196*	*588 000*
Gewürze	*7 374*	*734 000*	*7 862*	*908 000*
Heringe	*351 022*	*7 489 000*	*276 390*	*5 712 000*
Honig	*3 172*	*140 000*	*1 831*	*99 000*
Kaffee	*41 686*	*3 596 000*	*38 880*	*3 788 000*
Kakao und Schokolade	*5 154*	*1 036 000*	*4 029*	*779 000*
Cichorien und Kaffeesurrogate	*21 564*	*1 137 000*	*21 048*	*1 109 000*
Mehl und Mühlenfabrikate	*49 801*	*845 000*	*20 030*	*445 000*
Reis	*73 119*	*1 535 000*	*61 262*	*1 207 000*
Salz	*205 747*	*360 000*	*191 192*	*363 000*

	im Jahre 1902: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1902: Geschätzter Wert in Mk.	im Jahre 1901: Menge in dz von 100 kg	im Jahre 1901: Geschätzter Wert in Mk.
Syrup und Melasse	*9 833*	*170 000*	*10 480*	*198 000*
Tabak und Tabakfabrikate	*10 654*	*1 503 000*	*8 128*	*1 304 000*
Tee	*263*	*39 000*	*210*	*31 000*
Zucker	*29 445*	*1 252 000*	*10 168*	*293 000*
Öle und Fette	150 720	6 995 000	251 226	9 565 000
darunter: *Speiseöle*	*7 018*	*365 000*	*3 904*	*226 000*
Leinöl	*6 115*	*281 000*	*6 770*	*318 000*
Palm- und Kokosnussöl	*13 600*	*503 000*	*12 104*	*497 000*
Ölkuchen	*17 548*	*198 000*	*89 271*	*1 049 000*
Schmalz	*39 284*	*3 140 000*	*72 990*	*4 756 000*
Lanolin, Paraffin, Wallrath	*9 226*	*462 000*	*5 903*	*461 000*
Talg	*15 955*	*925 000*	*22 706*	*1 249 000*
Fischtran	*7 865*	*291 000*	*3 940*	*142 000*
Schmieröle	*23 071*	*310 000*	*22 100*	*338 000*
Papier und Pappwaren	34 081	1 700 000	41 403	2 137 000
Petroleum	373 357	2 622 000	357 269	2 994 000
Lichte, Seife und Parfümerien	5 629	587 000	5 144	518 000
Seide und Seidenwaren	278	150 000	1 315	455 000
Steine und Steinwaren	549 547	1 404 000	485 279	1 248 000
Kohlen, Koks, Torf	2 575 523	3 680 000	2 767 574	4 263 000
Teer, Pech, Harze, Asphalt	84 323	776 000	107 310	1 355 000
Tonwaren	36 752	212 000	29 442	287 000
Wolle, einschl. der anderweit nicht genannten Tierhaare, und Waren daraus	51 721	13 207 000	46 304	16 592 000
Zink und Zinkwaren	1 075	40 000	915	41 000
Zinn und Zinnwaren	4 010	946 000	4 096	1 112 000
Andere, vorstehend nicht genannte Artikel	5 350	1 720 000	3 058	954 000
	8 149 117	114 228 000	8 270 706	120 448 000

Wert-Berechnung des Waren-Ausganges seewärts:

	im Jahre 1902:		im Jahre 1901:	
	Menge in dz von 100 kg	Geschätzter Wert in Mk.	Menge in dz von 100 kg	Geschätzter Wert in Mk.
Abfälle	25 787	256 000	27 473	252 000
darunter: *Kleie*	*23 307*	*212 000*	*21 395*	*194 000*
Lumpen	*1 909*	*38 000*	*1 948*	*43 000*
Blei und Bleiwaren	589	18 000	431	16 000
Drogen, Apotheker- und Farbwaren	14 911	804 000	17 237	1 489 000
Eisen und Eisenwaren	52 202	747 000	10 875	356 000
Erden, Erze, edle Metalle, Asbest und Asbestwaren	450	6 000	2 445	9 000
Flachs, Hanf und andere Spinnstoffe	529	23 000	714	32 000
Getreide und andere Erzeugnisse des Landbaues	1 396 246	18 464 000	1 200 874	17 980 000
darunter: *Weizen*	*220 961*	*2 895 000*	*378 988*	*5 297 000*
Roggen	*338 785*	*3 489 000*	*101 295*	*1 167 000*
Gerste	*212 801*	*2 171 000*	*232 868*	*2 656 000*
Hafer	*337 624*	*3 748 000*	*254 793*	*3 084 000*
Hülsenfrüchte und Mais	*223 421*	*3 572 000*	*185 694*	*3 096 000*
Ölsaaten	*44 910*	*863 000*	*29 959*	*695 000*
Glas und Glaswaren	496	16 000	201	3 000
Häute und Felle	4 375	392 000	5 435	605 000
Holz- u. andere Schnitzstoffe sowie Waren daraus	2 426 892	17 036 000	2 230 440	16 598 000
darunter: *Bau- und Nutzholz (europäisches)*	*2 423 083*	*16 498 000*	*2 222 381*	*15 712 000*
Maschinen und Fahrzeuge	2 537	131 000	879	92 000
Kupfer und andere unedle Metalle sowie Waren daraus	3 961	509 000	2 024	297 000
Leder und Lederwaren	259	87 000	159	50 000
Material- u. Spezerei- auch Konditorwaren pp.	2 534 498	45 579 000	1 912 117	40 994 000
darunter: *Bier*	*3 759*	*120 000*	*4 094*	*164 000*
Likör, Spiritus, Branntwein	*65 190*	*1 399 000*	*29 123*	*752 000*
Wein und Most	*1 918*	*175 000*	*1 209*	*133 000*
Mehl und Mühlenfabrikate	*117 457*	*2 235 000*	*138 008*	*2 664 000*
Tabak und Tabakfabrikate	*275*	*64 000*	*313*	*88 000*
Syrup und Melasse	*71 853*	*538 000*	*126 836*	*867 000*
Zucker	*2 217 308*	*38 470 000*	*1 592 811*	*34 777 000*
Öle und Fette	136 320	3 863 000	48 138	1 566 000
darunter: *Rüböl*	*65 188*	*2 803 000*	*23 726*	*1 091 000*
Ölkuchen	*65 021*	*735 000*	*18 242*	*196 000*
Schmalz	*1 085*	*102 000*	*469*	*39 000*
Papier und Pappwaren	15 364	620 000	15 262	581 000
Teer, Pech, Harze	2 090	13 000	1 175	32 000
Wolle, Baumwolle, Leinen, Garn, sowie Waren daraus	1 783	219 000	1 455	155 000
Zink, Zinn und Waren daraus	2 172	85 000	1 840	97 000
Andere vorstehend nicht genannte Artikel	6 342	353 000	5 784	286 000
	6 627 803	89 221 000	5 484 973	81 490 000

	Waren-Einfuhr seewärts: Menge in t zu 1000 kg:	Wert in Mk.:	Waren-Ausfuhr seewärts: Menge in t zu 1000 kg:	Wert in Mk.:	Gesamter Güterverkehr seewärts: Menge in t zu 1000 kg:	Wert in Mk.:
1902:	814 912	114 228 000	662 780	89 221 000	1 477 692	203 449 000
1901:	827 071	120 448 000	548 497	81 490 000	1 375 568	201 938 000
1900:	800 678	107 683 000	709 932	114 326 000	1 510 610	222 009 000
1899:	806 578	107 372 000	658 945	108 919 000	1 465 523	216 291 000
1898:	797 734	101 966 000	648 209	105 535 000	1 445 943	207 501 000
1897:	790 197	92 337 000	616 918	102 083 000	1 407 114	194 420 000
1896:	725 384	92 558 000	668 616	105 737 000	1 393 999	198 295 000
1895:	603 023	76 497 000	592 195	92 970 000	1 195 218	169 467 000
1894:	630 120	87 106 000	607 056	87 010 000	1 237 176	174 116 000
1893:	571 860	73 674 000	603 047	99 352 000	1 174 907	173 026 000
1892:	522 303	69 083 000	431 588	68 395 000	953 891	137 478 000

2. Weichsel-Verkehr.

Durch die Einlager Schleuse gingen in der Zeit vom 1. Januar bis 4. Februar und vom 19. März bis 30. November 1902 **nach** und **von** Danzig:

	Stromab: beladen.	Stromab: unbeladen.	Stromab: zus.	Stromauf: beladen.	Stromauf: unbeladen.	Stromauf: zus.	1902: insgesamt
a. **Schiffsgefäße:**							
Seeschiffe	—	—	—	—	13	13	13
Flußdampfer	2880	505	3385	2937	501	3438	6 823
Gabarren und oberländische Kanalkähne	242	150	392	332	68	400	792
Kurische Kähne	316	47	363	278	82	360	723
Berliner Oderkähne und Zillen	776	268	1044	1028	141	1169	2 213
Barken und Dubasse	35	51	86	47	39	86	172
Galler und Biggen	—	15	15	9	—	9	24
Jachten	2	—	2	—	—	—	2
Lummen, Beidacke und Obstkähne	361	61	422	141	264	405	827
Kähne mit Fischen, Butter, Schweinen	126	—	126	—	125	125	251
zusammen 1902	4738	1097	5835	4772	1233	6005	11 840
dagegen 1901 (19. März bis 31. Dezember)	4773	1136	5909	4660	1297	5957	11 866
„ 1900 (20. März bis 31. Dezember)	4827	1268	6095	4896	1276	6172	12 267
„ 1899 (1. Januar bis 10. Dezember)	5042	1489	6531	5284	1271	6555	13 086
„ 1898 (7. Januar bis 31. Dezember)	5371	1416	6787	5468	1444	6912	13 699
b. **Holztraften:** 1902	—	298	298	—	7	7	305
1901	—	542	542	—	4	4	546
1900	—	522	522	—	4	4	526
1899	—	920	920	—	5	5	925
1898	—	827	827	—	7	7	834

Übersicht

des Waren-Verkehrs **nach** und **von** Danzig **auf der Weichsel** in **Doppel-Zentnern zu 100 kg.**

Bezeichnung der Waren.	Eingang stromab				Ausgang stromauf			
	1902.	1901.	1900.	1899.	1902.	1901.	1900.	1899.
1. Düngemittel aller Art	—	—	300	1 250	3 915	3 920	6 495	9 815
2. Lumpen aller Art	3 070	2 590	2 275	3 730	8 915	6 040	7 580	17 070
3. Knochen	30	30	100	80	515	3 260	3 370	6 955
4. Rohe Baumwolle	—	—	—	—	1 300	230	70	500
5. Soda	9 225	7 950	9 620	15 900	13 420	14 020	10 835	15 990
6. Farbholz	30	—	—	55	24 110	25 465	15 310	17 985
7. Knochenkohle, Knochenmehl	—	—	—	—	30	—	—	—
8. Salpetersäure, Salzsäure, Schwefelsäure	770	300	320	220	2 200	4 990	3 635	3 875
9. Roheisen und Brucheisen	100	500	—	—	52 770	32 820	75 590	145 845
10. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	3 900	1 810	1 490	1 720	7 015	7 055	6 515	7 735
11. Verarbeitetes Eisen aller Art	26 165	25 370	22 120	25 740	122 265	82 505	156 195	190 095
12. Zement, Traß und Kalk	2 545	40	4 565	4 020	17 155	11 245	10 510	33 040
13. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	68 020	16 295	27 670	10 770	9 220	13 105	10 635	28 355
14. Eisenerz	—	—	—	—	30	20	—	2 075
15. Andere Erze	—	—	—	—	210	—	—	—
16. Flachs, Hanf, Hede, Werg	855	810	1 025	1 115	7 310	17 035	16 685	19 125
17. Weizen und Spelz	37 400	55 545	97 215	168 480	26 260	25 335	595	970
18. Roggen	44 380	33 590	24 315	84 900	2 890	60 350	10	60
19. Hafer	5 755	10 215	6 085	2 025	980	4 750	3 540	60
20. Gerste	14 875	38 930	16 940	13 305	9 355	4 510	11 195	13 940
21. Andere Getreide und Hülsenfrüchte	15 285	6 295	9 070	21 800	6 115	13 775	14 390	17 405
22. Ölsaat	57 850	9 955	34 425	73 520	990	640	1 340	3 650
23. Stroh und Heu	1 535	1 435	715	445	—	180	—	—
24. Kartoffeln	3 085	1 645	1 600	1 025	390	50	125	185
25. Obst, frisches u. getrocknetes	5 360	4 935	9 180	6 295	2 130	3 250	3 910	2 895
26. Gemüse und Pflanzen	7 190	9 335	3 395	12 870	885	945	505	3 920
27. Glas und Glaswaren	2 095	2 505	2 070	3 410	4 495	4 400	6 780	4 610
28. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk	1 440	2 415	1 680	2 905	58 305	34 780	20 300	40 295
29. Harte Stämme (Nutz-, Bau-, Schiffsholz)	1 670	3 100	5 550	10 240	4 890	9 250	9 480	10 935
30. Harte Schnittwaren	1 470	2 120	5 680	2 500	1 605	895	3 030	7 450
31. Harte Brennholzscheite	—	—	—	—	550	1 530	2 450	2 800
32. Weiche Stämme	72 890	63 865	73 440	38 810	13 670	9 200	2 820	28 400
33. Weiche Schnittwaren	84 140	48 035	46 925	61 265	25 785	20 505	16 955	18 815
34. Weiche Brennholzscheite	2 580	4 500	20 785	2 500	3 185	4 765	3 850	3 750
35. Reisig und Faschinen	2 325	2 240	5 535	4 955	7 100	12 250	12 750	17 420
36. Borke, Lohe	110	50	—	—	142 380	107 405	41 570	138 225
37. Fastagen, Fässer, Kisten und Säcke	13 935	15 160	20 595	15 960	12 650	8 870	7 525	8 080
38. Holzwaren und Möbel	630	410	580	1 375	4 055	2 190	1 400	5 205
39. Instrumente, Maschinen und Maschinenteile	13 840	6 275	7 985	7 750	4 860	3 280	2 685	10 120
40. Bier	24 940	29 290	32 185	29 670	420	370	290	585
41. Branntwein	6 755	2 760	8 240	18 500	20 970	21 025	18 990	12 075
42. Wein	55	160	215	365	16 805	15 070	16 795	19 130
43. Fische, auch Heringe	7 180	3 675	1 365	1 665	62 535	54 490	40 920	49 090
44. Mehl u. Mühlenfabrikate	75 125	45 765	60 595	66 125	49 485	35 870	44 705	74 640
45. Reis	245	10	50	195	34 195	33 315	45 490	48 075
46. Salz	—	30	—	2 800	148 670	70 425	39 870	29 680
47. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao	125	435	235	3 970	16 840	14 070	18 000	20 200
48. Zucker, Melasse, Syrup	916 900	889 000	1124 665	1200 230	65 970	135 945	137 215	123 445
49. Rohtabak	240	120	1 195	890	35 450	1 005	1 445	1 670

Digitized by Google

Bezeichnung der Waren.	Eingang stromab				Ausgang stromauf			
	1902.	1901.	1900.	1899.	1902	1901.	1900.	1899.
50. Fette Öle und Fette .	12 395	15 130	15 485	14 580	53 980	74 225	74 900	85 245
51. Petroleum und andere Mineral-Öle	575	210	—	—	237 860	217 235	203 020	222 955
52. Steine und Steinwaren .	27 970	19 775	20 110	18 090	214 785	83 415	100 315	111 090
53. Steinkohlen	1 915	4 210	250	360	757 550	782 315	1080780	955 625
54. Koks	—	—	600	—	9 260	13 480	16 620	16 970
55. Braunkohlen	—	—	—	—	—	—	780	—
56. Torf	250	—	—	100	4 950	5 000	4 730	4 550
57. Teer, Pech, Harze aller Art, Asphalt	1 850	24 450	5 205	7 575	73 495	84 320	89 325	108 860
58. Lebendes Vieh	6 415	7 795	7 495	9 195	40	300	150	30
59. Mauersteine, Fliesen aus Ton, Dachziegel und Tonröhren	285 065	408 105	268 290	288 980	10 940	12 785	14 020	24 200
60. Tonwaren, Steingut, Porzellan	2 270	770	8 715	9 965	2 065	125	200	1 900
61. Wolle, rohe	535	20	—	—	1 530	900	420	1 365
62. Alle sonstigen Gegenstände	2 485	2 710	1 750	2 375	11 840	13 420	14 670	15 045
zusammen	1877900	1810715	2019895	2276565	2401635	2223920	2454280	2770015

* * *

Die folgenden Tabellen weisen nach, in welcher Weise sich der Verkehr einerseits auf die Dampf- und die Segelschiffahrt und andererseits auf die verschiedenen Monate des Jahres 1902 verteilte. Es passierten:

Zu Berg:

Monat	Dampfschiffe						Segelschiffe				Gesamtzahl der Schiffe (Spalte 2—4 und 8)	Gesamtgewicht der verfrachteten Güter (Spalte 7 und 11)
	Personendampfer	Schleppdampfer	Güterdampfer			Auf Dampfern verfrachtete Güter	Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit	Auf Segelschiffen verfrachtete Güter		
			Anzahl		Zusammen Tragfähigkeit							
			Im Ganzen	Davon unbeladen	t	t	Im Ganzen	Davon unbeladen	t	t		t
Januar .	124	2	6	1	215	284,5	5	4	653	4	137	288,5
Februar .	16	1	—	—	—	—	—	—	—	—	17	—
März . .	52	16	30	1	2 917	1 896	83	14	13 425	9 273,5	181	11 169,5
April . .	226	66	107	2	8 556	5 934,5	361	96	38 904	27 013,5	760	32 948
Mai . .	248	71	117	6	10 541	5 974,5	350	85	42 677	27 575	786	33 549,5
Juni . .	248	54	111	4	10 342	5833,5	350	91	44 321	27 630	763	33 463,5
Juli . .	267	42	109	2	9 413	5 809,5	265	87	29 480	18 190	683	23 999,5
August. .	258	57	134	8	10 205	7 252	350	102	40 424	27 073,5	799	34 325,5
September	240	45	119	6	9 238	6 181,5	309	101	37 940	22 009,5	713	28 191
Oktober .	248	60	129	3	9 910	6 785	306	56	38 292	23 692	743	30 477
November .	110	47	78	7	5 886	3 827,5	188	96	23 184	7 924	423	11 751,5
Dezember .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1902:	2037	461	940	40	77 223	49 778,5	2567	732	309 300	190 385	6005	240 163,5
1901:	2040	420	941	44	70 794	51 900	2556	833	259 424	170 492	5957	222 392
1900:	1988	476	962	69	67 329	51 547	2746	731	282 666	193 881	6172	245 428
1899:	2158	514	989	61	72 989	61 769	2844	696	293 608	215 232	6555	277 001,5
1898:	2282	459	878	60	65 497	49 820,5	3293	925	310 337	215 655	6912	265 475,5

Zu Tal:

Monat	Dampfschiffe						Segelschiffe				Gesamtzahl der Schiffe (Spalte 2—4 und 8)	Gesamtgewicht der verfrachteten Güter (Spalte 7 und 11)
	Personendampfer	Schleppdampfer	Güterdampfer: Anzahl: Im Ganzen	Güterdampfer: Anzahl: Davon unbeladen	Güterdampfer: Zusammen Tragfähigkeit t	Auf Dampfern verfrachtete Güter t	Anzahl: Im Ganzen	Anzahl: Davon unbeladen	Zusammen Tragfähigkeit t	Auf Segelschiffen verfrachtete Güter t		t
Januar .	124	2	4	—	150	146,5	5	1	585	320	135	466,5
Februar .	16	1	1	—	25	17	1	—	142	150	19	167
März . .	49	10	20	4	1 451	363,5	19	7	2 590	586,5	98	950
April . .	226	60	111	10	9 433	2 797	317	85	30 711	21 406,5	714	24 203,5
Mai . .	248	69	111	8	9 631	3 435,5	394	97	48 819	32 937,5	822	36 373
Juni . .	248	47	112	10	10 302	2 872	319	76	38 475	24 287	726	27 159
Juli . .	267	44	109	5	9 648	2 672	275	93	32 697	15 028	695	17 700
August .	258	55	128	12	9 788	3 007,5	363	90	39 714	19 708	804	22 715,5
September	240	37	126	7	9 818	2 674	247	56	26 249	10 677	650	13 351
Oktober .	248	54	122	8	9 327	3 143	331	66	44 103	22 649,5	755	25 792,5
November .	113	50	75	12	5 662	2 560,5	179	21	24 461	16 351,5	417	18 912
Dezember .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1902:	2037	429	919	76	75 235	23 688,5	2450	592	288 546	164 101,5	5835	187 790
1901:	2040	377	940	119	71 183	26 395	2552	640	258 742	154 676,5	5909	181 071,5
1900:	1988	440	958	175	68 642	22 129,5	2709	653	276 766	179 860	6095	201 989,5
1899:	2161	456	989	190	74 047	25 560,5	2925	843	303 348	201 096	6531	227 656,5
1898:	2274	410	879	189	65 735	25 626	3224	817	304 930	205 750	6787	231 376

* * *

Auf die einzelnen Monate des Jahres 1902 verteilt sich der **Floßverkehr stromab** wie folgt:

1902:	Anzahl der Traften	Bestand der Flöße an				Zusammen Floßbestand
		hartem Holz		weichem Holz		
		Stämme cbm	Schnittware cbm	Stämme cbm	Schnittware cbm	cbm
Januar-März . . .	—	—	—	—	—	—
April	4	63,5	—	1 629,0	—	1 692,5
Mai	20	2 834,0	—	14 728,0	—	17 562,0
Juni	27	1 623,0	—	20 447,5	—	22 070,5
Juli	40	3 203,0	—	27 252,0	53,5	30 508,5
August	78	8 466,0	—	70 807,0	—	79 273,0
September	55	5 541,5	—	49 765,5	—	55 307,0
Oktober	41	5 586,5	—	33 237,0	—	38 823,5
November	33	7 422,0	—	16 476,0	—	23 898,0
Dezember	—	—	—	—	—	—
1902	298	34 739,5	—	234 342,0	53,5	269 135,0
1901	542	75 006,5	—	361 532,0	—	436 538,5
1900	522	66 048,5	—	336 865,5	—	402 914,0
1899	920	181 210,5	—	589 901,0	—	771 111,5
1898	827	191 122,1	—	513 145,4	940,0	705 207,5

3. Eisenbahn-Verkehr.

Übersicht über den Güter-Empfang und -Versand der Stationen Danzig-Legetor, -Hauptbahnhof, -Olivaertor, Weichselbahnhof, Neufahrwasser (Zollinland und Freibezirk) und Langfuhr in Doppel-Zentnern zu 100 kg:

a) Empfang.

(Gütersendungen unter 500 Kilogramm sind nicht angeschrieben.)

Es sind im Jahre 1902 hier angekommen **von** bezw. **über**:

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Österreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	Holland.	Dänemark.	1902 zusammen.	1901 zusammen.	1900 zusammen.
1. Abfälle von Horn etc.	660	20	—	200	10	—	—	145	—	—	—	—	—	—	1 035	1 380	725
2. Baumwolle, rohe	245	—	—	220	10	120	—	—	—	—	—	—	—	—	795	120	—
3. Bier	16 045	50	775	85	5	10 525	—	—	—	1 925	—	—	—	—	29 410	32 100	31 710
4. Blei	35	—	—	—	15	80	—	120	—	—	—	—	—	—	250	205	80
5. Borke und Lohe	145	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145	395	100
6. Braunkohlen	2 030	—	1 200	3 065	400	28 030	—	—	—	—	—	—	—	—	34 695	25 255	11 855
7. Zement	28 515	210	160	810	5	1 785	—	—	—	—	—	—	—	—	31 425	21 465	28 455
8. Chemikalien, Drogen	665	200	—	540	10	1 480	—	200	—	—	5	—	—	—	3 100	1 790	1 795
9. Dachpappe	4 685	65	400	110	—	255	—	—	—	—	—	—	—	—	5 515	3 290	4 375
10. Düngemittel	31 760	7 190	755	2 050	—	7 140	—	400	—	—	—	—	—	—	49 295	27 075	17 735
11. Roh- und Brucheisen	43 515	1 680	485	1 190	—	1 235	—	—	—	—	—	—	—	—	48 105	31 670	19 590
12. Eisen und Stahl	20 605	115	110	108 380	725	109 180	—	5	—	—	—	—	—	—	239 120	240 160	180 025
13. Eisenbahnschienen	50 780	7 925	2 000	9 255	25	9 180	—	—	—	—	—	—	—	—	79 990	57 650	13 625
14. Eiserne Eisenbahnschwellen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	—
15. Eiserne Achsen, Bandagen u. s. w.	2 975	70	95	3 730	50	10 835	—	—	—	—	—	—	—	—	17 755	14 475	14 085
16. Eiserne Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile	16 565	185	620	560	2 260	18 745	—	70	—	—	—	—	—	—	38 005	32 815	45 400
17. Eiserne Röhren und Säulen	3 065	90	95	6 490	495	5 095	—	—	—	—	—	—	—	—	15 330	14 130	20 860
18. Eisen- u. Stahldraht	1 115	15	30	7 660	5	1 845	—	—	—	—	—	—	—	—	10 670	5 350	20
19. Eisen- und Stahlwaren	5 885	700	625	7 910	1 920	4 900	—	20	—	—	—	—	—	—	21 960	29 435	34 010
20. Eisenerz	250	—	—	31 605	—	—	—	10 945	—	—	—	—	—	—	45 800	540	—
21. Erden	50 060	—	—	1 300	175	1 715	—	—	—	—	—	—	—	—	53 250	73 055	60 405
22. Erze, rohe	2 100	—	—	—	50	20	—	—	—	—	—	—	—	—	2 170	235	390
23. Farbehölzer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	10
24. Fische, auch Heringe	6 930	1 515	5	20	40	200	—	—	—	10	—	—	—	—	8 720	3 730	2 490
25. Flachs, Hanf, Hede, Werg	1 030	50	—	400	115	225	400	—	195	—	—	—	—	—	2 415	2 875	1 075
26. Fleisch und Speck	270	—	—	—	5	65	—	—	—	155	—	—	—	—	495	1 095	15
27. Garne und Twiste	315	—	—	5	—	500	—	5	—	75	—	—	—	—	900	680	30
28. Getreide:																	
a) Weizen u. Spelz	283 920	100	2 270	—	5	—	227 850	300	—	—	—	—	—	—	514 545	373 050	784 040
b) Roggen	216 965	840	109 115	1 515	—	—	143 820	9 065	—	—	—	—	—	—	481 195	189 280	425 810
c) Hafer	291 480	5	15 355	—	—	—	49 705	—	110	—	—	—	—	—	356 825	374 420	257 155
d) Gerste	171 675	105	19 770	—	—	—	86 995	300	—	—	—	—	—	—	278 845	347 730	232 660
e) Hülsenfrüchte	54 985	75	3 635	[illegible]	—	—	86 600	31 545	63 185	—	—	—	—	—	240 025	235 125	261 700
f) Mais	2 395	—	—	—	—	—	97 755	3 995	—	—	—	—	—	—	101 145	28 350	7 140
g) Malz	2 640	75	1 600	50	—	105	—	265	—	—	—	—	—	—	4 745	7 040	7 190
h) Lein u. Ölsamen	70 360	1 110	—	—	—	—	65 025	1 180	400	—	—	—	—	—	138 075	27 350	160 045
i) andere Sämereien	6 570	165	300	90	—	60	16 190	7 960	—	50	—	—	—	—	31 385	30 840	14 505
29. Glas u. Glaswaren	5 980	115	490	3 045	860	5 690	—	—	—	—	—	—	—	—	16 180	16 265	19 795
30. Häute, Felle, Leder	5 195	1 400	790	230	585	1 380	—	255	—	—	—	—	—	—	9 875	10 035	7 120
31. Holz, europäisches:																	
a) Rundholz	49 905	340	1 790	315	—	280	—	—	—	—	—	—	—	—	52 630	34 385	51 740
b) Bohlen, Bretter, Faßholz	140 495	4 225	550	2 235	215	3 500	9 895	55 140	—	—	—	—	—	—	216 255	222 785	266 665
c) Schwellen, Brennholz	278 190	12 855	14 890	—	—	—	38 900	23 000	—	—	—	—	—	—	367 835	224 980	420 310
d) außereuropäisches Holz	475	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475	—	100
32. Holzzeugmasse	5 170		195	—	—	—	—	245	—	—	—	—	—	—	5 610	1 740	765
33. Hopfen	300	—	—	—	—	645	—	—	—	30	—	—	—	—	975	630	2 905
34. Jute	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35. Kaffee, Kakao, Tee	85	—	—	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	135	695	15
36. Kalk, gebrannter	1 215	—	38 800	10 645	100	250	—	—	—	300	—	—	—	—	51 310	54 980	78 915
37. Kartoffeln	92 440	5 065	4 700	105	—	2 185	90	—	—	105	—	—	—	—	104 690	50 565	86 650
38. Knochen	8 110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 110	6 120	8 525
39. Knochenkohle	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	550	650
40. Lumpen	1 410	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	—	—	—	1 445	1 040	1 495
41a. Mehl	67 745	250	5 610	100	—	—	—	1 625	—	—	—	—	—	—	75 330	69 415	71 750
b. Kleie	15 390	300	—	—	—	700	500 875	26 525	—	—	—	—	—	—	543 790	550 135	642 880

Digitized by Google

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen	Galizien.	Böhmen, Österreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	Holland.	Dänemark.	1902 zusammen.	1901 zusammen.	[illegible]
42. Obst	1 305	1 640	405	615	310	2 115	15	—	—	6 075	—	140	—	—	12 520	11 740	[illegible]
43. Öle, Fette, Tran, Talg	3 815	345	—	5 590	125	8 715	575	40	—	290	—	—	—	—	19 41[illegible]	12 98[illegible]	[illegible]
44. Ölkuchen	2 500	135	—	—	—	150	13 500	1 125	—	—	—	—	—	—	17 410	22 415	[illegible]
45. Papier und Pappe	13 575	24 390	485	405	15	3 255	—	—	—	—	—	—	—	—	42 125	34 600	[illegible]
46. Petroleum u. andere Mineralöle	10 410	5	—	3 805	100	1 260	—	1 180	—	3 210	—	—	—	—	19 970	30 145	[illegible]
47. Reis	880	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	980	145	[illegible]
48. Röhren von Ton und Zement	2 410	—	—	2 480	—	4 000	—	—	—	—	—	—	—	—	8 890	10 430	[illegible]
49. Rüben	8 290	—	350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 640	11 580	[illegible]
50. Rübensirup, Melasse	67 195	70	—	—	—	105	—	320	—	—	—	—	—	—	67 690	27 070	[illegible]
51. Salpetersäure, Salzsäure	390	1 570	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 960	2 035	[illegible]
52. Salz, Koch- u. Viehsalz, Glaubersalz	10 960	100	12 700	—	—	250	—	—	—	—	—	—	—	—	24 010	15 490	[illegible]
53. Schiefer	5	—	5	—	10	1 085	—	—	—	—	—	100	100	—	1 205	7 700	[illegible]
54. Schwefelsäure	1 585	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 590	1 285	[illegible]
55. Soda:																	
a. rohe, calcinierte, kristallisierte	685	—	4 075	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 760	5 060	[illegible]
b. kaustische	—	—	305	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	305	875	[illegible]
56. Spiritus, Spiritusfirn. Essig	91 405	2 425	10	—	—	455	95	275	—	410	—	—	—	—	95 075	139 300	[illegible]
57. Stärke	10 820	10 930	15 700	300	—	280	—	—	—	—	—	—	—	—	38 030	28 200	[illegible]
58. Steine, bearbeitete, Steinwaren	590	100	—	26 095	—	2 665	—	—	—	—	—	—	—	—	29 450	25 545	[illegible]
59. Steine, gebrannte, Ziegel u. s. w.	127 875	1 500	100	25 760	100	24 960	—	—	—	—	—	—	—	—	180 295	186 465	[illegible]
60a. Steinkohlen	235 325	2 150	7 860	1436 340	—	1 260	—	—	—	—	—	—	—	—	1682 935	1843 600	[illegible]
b. Steinkohlenbriketts	435	100	—	7 410	—	1 000	—	—	—	—	—	—	—	—	8 945	6 290	[illegible]
c. Steinkohlenkoks	31 440	605	1 120	14 350	—	705	—	—	—	—	—	—	—	—	48 220	56 340	[illegible]
61. Rohtabak	1 670	—	50	—	—	280	—	—	—	—	—	—	—	—	1 990	1 430	[illegible]
62. Teer, Pech, Asphalt u. s. w.	8 290	95	335	11 825	3 320	655	305	530	—	—	—	—	—	—	25 355	25 035	[illegible]
63. Tonwaren, Porzellan	3 280	2 820	1 250	2 130	1 355	5 255	—	—	—	—	—	—	—	—	16 090	18 [illegible]	[illegible]
64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen	3 680	1 585	—	320	—	220	—	—	100	—	—	—	300	—	6 205	6 845	[illegible]
65. Wein	485	—	—	55	35	515	—	20	—	80	—	—	—	—	1 190	425	[illegible]
66. Wolle	590	—	—	160	—	60	—	—	—	—	—	—	—	—	810	815	[illegible]
67. Zink	775	—	405	3 205	80	20	—	10	—	—	—	—	—	—	4 495	2 980	[illegible]
68. Zucker:																	
a. Rohzucker	863 875	1 950	238 815	1 515	—	—	—	76 795	—	—	—	—	—	—	1182 950	1607 300	[illegible]
b. raffinierter Zucker	25 950	—	—	725	—	5	65 160	155 690	—	—	—	—	—	—	247 530	96 300	[illegible]
69. Sammelladungen	6 740	—	—	—	14 940	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21 680	19 530	[illegible]
70. Sonstige Güter	159 530	20 045	16 015	5 740	8 775	44 880	400	2 615	20	4 325	—	—	—	—	262 345	290 080	[illegible]
Zusammen	3 740 205	119 700	525 980	1 756 075	36 165	333 625	1 384 150	415 015	64 310	16 955	40	240	400	—	8 392 [illegible]	7 093 [illegible]	[illegible]

Digitized by Google

b) Versand

(Gütersendungen unter 500 Kilogramm sind nicht ausgeschrieben)

nach bezw. **über:**

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Österreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	Luxemburg.	Holland.	1902 zusammen.	1901 zusammen.	1900 zusammen.
Abfälle von Horn ꝛc.	170	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—			170	3 685	820
Baumwolle	335	10	—	—	—	—	—	10 575	—	—	—	—	—	…	10 920	3 800	1 435
Bier	17 665	2 270	45	—	—	—	—	505	—	—	—	—	—	—	20 485	21 420	26 400
Blei	370	5	—	—	—	180	—	450	—	—	—	—	—	—	1 005	595	735
Borke und Lohe	1 485	50	1 490	—	—	—	2 440	35 705	—	—	—	—	—	—	41 170	32 265	16 385
Braunkohlen	3 385	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 385	1 235	100
Zement	39 720	2 980	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 700	34 280	50 895
Chemikalien, Drogen	3 550	830	240	—	—	530	—	1 555	—	—	—	—	—	—	6 705	5 715	5 610
Dachpappe	44 360	9 315	730	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54 405	41 485	37 710
Düngemittel	524 270	82 310	67 550	1 500	—	405	115	36 875	—	—	—	—	—	—	713 025	774 085	748 270
Roh- und Brucheisen	55 120	3 285	615	48 715	925	6 245	125	6 200	—	—	—	—	—	—	121 230	72 620	106 815
Eisen und Stahl	60 835	18 290	3 330	165	455	660	995	29 655	—	—	—	—	—	—	114 385	96 035	145 470
Eisenbahnschienen	38 495	11 540	3 275	1 660	—	410	—	370	—	—	—	—	—	—	55 750	44 895	66 415
Eiserne Eisenbahnschwellen	1 930	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 945	425	2 790
Eiserne Achsen, Bandagen ꝛc.	3 565	160	120	—	—	115	—	—	—			—	—		3 960	2 810	2 090
Eiserne Dampfkessel, Maschinen, Maschinenteile	19 455	765	250	115	225	1 685	535	27 705	30	—	—	—	—	—	50 765	41 240	71 965
Eiserne Röhren und Säulen	11 660	1 000	650	20	40	295	—	865	—	—	—	—	—	—	14 540	14 835	10 370
Eisen- u. Stahldraht	2 455	760		—	—	85	—	760	—	—	—	—	—	—	4 060	2 250	5 875
Eisen- und Stahlwaren	25 620	6 270	1 210	185	260	1 485	85	4 140	—	—	—	—	—	—	39 255	42 440	35 310
Eisenerz	600	—		944 695			—	1 235	—	—	—	—	—	—	946 530	1 212 580	953 850
Erden	11 750	890	—	10	—	100	—	2 005	—	—	—	—	—	—	14 755	3 975	30 695
Rohe Erze	2 575	—	—	—	20		—	164 660	—	—	—	—	—	—	167 255	149 420	103 880
Farbehölzer	—	—	—	—	—	—	—	1 355	—	—	—	—	—	—	1 355	905	1 940
Fische, auch Heringe	82 840	9 805	7 035	5	370	2 305	18 485	85 565	415	10	—	—	—	—	206 835	188 365	130 025
Flachs, Hanf, Hede, Werg	360	480	—	—	—	—	—	540	—	—	—	—	—	—	1 380	1 425	2 155
Fleisch und Speck	885	5	150	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	1 040	650	750
Garne und Twiste	1 570	50	5	—			95	14 275	—	—	—	—	—	—	15 995	15 810	11 745
Getreide:																	
a) Weizen u. Spelz	82 040	7 405	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	89 645	58 935	22 290
b) Roggen	52 090	8 660	125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 875	37 600	16 075
c) Hafer	5 545	955	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 600	17 835	16 805
d) Gerste	25 955	22 265	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48 305	47 605	35 260
e) Hülsenfrüchte	10 495	3 190	340	560	—	—	—	100	1 550	—	—	—	—	—	16 235	32 625	14 965
f) Mais	49 805	25 905	410	50	—	—	—	4 785	—	—	—	—	—	—	80 955	102 500	67 730
g) Malz	1 560	550	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 210	1 575	6 665
h) Lein- u. Ölsamen	6 970	35	1 685	—	—	220	—	205	—	—	—	—	—	—	9 115	8 135	2 640
i) andere Sämereien	14 545	1 665	1 940	275	—	115	—	560	—	—	—	—	—	—	22 100	22 010	11 845
Glas und Glaswaren	5 295	705	—	65	55	350	—	—	—	—	—	—	—	—	6 470	10 915	10 005
Häute, Felle, Leder	6 650	385	3 170	—	1 405	775	2 205	44 325	—	985	—	—	120	—	60 020	65 910	41 865
Holz, europäisches:																	
a) Rundholz	9 805	37 610	740	—	—	795	—	—	—	—	—	—	—	—	48 950	9 915	22 545
b) Bohlen, Bretter, Faßholz	41 685	4 805	1 665	—	7 355	4 410	—	—	—	—		—	—	—	59 920	86 050	63 850
c) Schwellen, Brennholz	272 310	23 540	5 050	260	—	1 335	—	—	—	—	—		—	—	302 495	189 985	383 120
d) außereuropäisches Holz	2 390	—	—	—	—		—	2 885	—	—	—	—	—	—	5 275	2 075	2 845
Holzzeugmasse	1 135	—	—	—	—	—	—	420	—	—	—	—	—	—	1 555	3 495	705
Hopfen	435	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	435	280	785
Jute	—	—	85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85	5 845	8 715
Kaffee, Kakao, Tee	6 410	345	520	5	—	—	—	14 370	—	—	—	—	—	—	21 650	23 160	22 865
Kalk, gebrannter	1 515	200	400	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 215	2 590	1 975
Kartoffeln	7 330	5	—	—			—	65	—	—	—	—	—	—	7 400	2 750	2 095
Knochen	175	—	—	870	—	1 995	—	—	—	130	—	—	—	—	3 170	3 125	3 480
Knochenkohle	105	—	—	—	—	155	—	50	—	—	—	—	—	—	310	50	305
Lumpen	7 655	950	645	375	450	205	—	5 790	10	—	—	—	—	—	16 050	11 155	8 155
Mehl	78 450	34 395	4 260	100	5	215	—	395	—	—	—	—	—	—	117 820	81 015	66 290
Kleie	331 100	160 340	9 450	685	305	8 285	—	—	—	—	—	—	—	—	513 165	583 485	537 175
Obst	1 560	80	115	—	—	55	—	150	—	—	—	—	—	—	1 960	2 395	4 880
Öle, Fette, Tran, Talg	14 580	980	7 215	5	5	60	30	8 135	—	—	—	—	—	—	31 010	39 540	41 195
Ölkuchen	90 940	9 955	8 105	915		315	—	—	—	—	—	—	—	—	110 230	113 345	126 695
Papier und Pappe	5 675	1 980	5	265	100	60	5	715	—	—	—	—	—	—	8 805	6 970	12 485
Petroleum u. andere Mineralöle	93 465	19 925	745	—	—	10	—	180	—	—	—	—	—	—	114 325	109 655	118 725

Digitized by Google

Rubrik der Eisenbahn-Waren-Statistik.	Ost- und Westpreußen.	Provinz Pommern.	Provinz Posen.	Provinz Schlesien.	Berlin.	Andere deutsche Stationen.	Rußland.	Polen.	Galizien.	Böhmen, Österreich-Ungarn.	Schweiz.	Belgien.	Luxemburg.	Holland.	1902 zusammen.	1901 zusammen.	1900 zusammen.
47. Reis	19 195	1 205	490	—	—	—	—	18 130	—	—	—	—	—	—	39 020	32 000	42 [illegible]
48. Röhren von Ton und Zement	795	—	—	—	—	—	—	185	—	—	—	—	—	—	980	1 305	1 8[illegible]
49. Rüben	9 925	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 925	16 455	10 575
50. Rübensyrup, Melasse	21 220	910	105	—	1 620	880	—	125	—	—	—	—	—	—	24 860	24 095	14 3[illegible]
51. Salpetersäure, Salzsäure	2 035	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 040	2 585	1 8[illegible]
52. Salz, Koch- und Viehsalz, Glaubersalz	38 370	1 025	1 890	10	—	—	—	50 035	—	—	—	—	—	—	91 330	111 275	131 5[illegible]
53. Schiefer	1 060	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 070	3 055	2 [illegible]
54. Schwefelsäure	1 970	140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 110	2 815	3 0[illegible]
55. Soda:																	
a. rohe, calcinierte, kristallisierte	2 610	130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 740	3 550	3 5[illegible]
b. kaustische	525	—	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	725	80	[illegible]
56. Spiritus, Spirituosen, Essig	6 165	540	10	100	2 650	1 750	—	970	—	—	—	—	—	—	12 185	20 720	11 065
57. Stärke	1 725	165	—	105	100	55	—	885	—	—	—	—	—	—	6 035	5 190	7 [illegible]
58. Steine, bearbeitete, Steinwaren	1 830	210	5	145	—	10	—	835	—	—	—	—	—	—	3 035	8 655	43 [illegible]
59. Steine, gebrannte, Ziegel u. s. w.	71 815	11 170	1 360	—	—	—	615	111 790	—	—	—	—	—	—	196 750	299 375	290 [illegible]
60a. Steinkohlen	152 800	20 360	22 410	3 600	—	—	—	9 455	—	—	—	—	—	—	517 625	740 390	1 265 7[illegible]
b. Steinkohlenbriketts	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	3 605	6 [illegible]
c. Steinkohlenkoks	17 700	660	—	—	—	—	—	395	—	—	—	—	—	—	48 755	79 390	62 [illegible]
61. Rohtabak	5 535	5	50	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5 595	6 350	6 4[illegible]
62. Teer, Pech, Asphalt u. s. w.	28 590	1 620	710	—	—	—	—	2 615	—	—	—	—	—	—	56 535	51 295	50 0[illegible]
63. Tonwaren, Porzellan	4 195	200	10	—	—	105	—	855	—	—	—	—	—	—	5 365	5 105	8 [illegible]
64. Torf, Torfstreu, Holzkohlen	340		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	340	4 930	5[illegible]
65. Wein	2 350	725	80	10	235	170	15	8 405	—	—	—	—	—	—	11 990	10 380	11 [illegible]
66. Wolle	530	170	—	5	110	290	—	38 515	—	—	—	—	—	—	39 620	32 415	27 7[illegible]
67. Zink	945	100	—	10	—	—	—	525	—	—	—	—	—	—	1 580	1 990	3 [illegible]
68. Zucker:																	
a. Rohzucker	5 810	445	2 040	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8 295	81 000	87 [illegible]
b. raffinierter Zucker	32 695	3 380	1 400	—	—	—	—	360	—	—	—	—	—	—	37 835	83 530	75 [illegible]
69. Sammelladungen	1 525	—	—	—	—	—	—	2 460	—	—	—	—	—	—	6 985	7 220	5 [illegible]
70. Sonstige Güter	209 275	20 795	14 270	17 180	7 705	29 715	775	54 350	5	745	100	—	—	375	355 290	361 660	325 [illegible]
Insgesamt	3 163 325	596 875	178 770	1 022 765	24 500	66 830	26 520	809 015	2010	1 870	100	—	120	375	5 893 075	6 498 270	6 0[illegible]

Digitized by Google

4. Post- und Telegraphen-Verkehr.

1. Nachweisung über den Verkehr bei dem Kaiserlichen Telegraphenamte und bei der Fernsprech-Vermittelungsanstalt in Danzig.

a) Telegramm-Verkehr.

	Telegramme aufgegeben Zahl	Telegramme angekommen Zahl	Zusammen Zahl	Telegramme im Durchgang Zahl	Summe aller verarbeiteten Telegramme*)
Telegraphen-Amt 1902	181 196	205 720	386 916	363 843	1 114 602
Zweig-Amt 2, Langgarten „	9 058	—	9 058	—	9 058
„ „ 3, Thornscher Weg „	3 407	—	3 407	—	3 407
„ „ 4, Altstädtischer Graben „	8 468	—	8 468	—	8 468
„ „ 5, Hauptbahnhof „	18 549	564	19 113	3	19 119
Zusammen 1902	220 678	206 284	426 962	363 846	1 154 654
1901	232 124	213 173	445 297	379 887	1 205 071
1900	232 672	224 396	457 068	355 041	1 161 150
1899	220 445	224 387	444 832	323 468	1 091 768
1898	212 955	219 960	432 915	292 095	1 017 105

*) In der Gesamtsumme der Telegramme sind die Durchgangs-Telegramme, weil sie zweimal bearbeitet (aufgenommen und weitergegeben) werden müssen, doppelt gerechnet.

b) Fernsprech-Verkehr.

	1900:	1901:	1902:
Zahl der an die Vermittelungsanstalten angeschlossenen Sprechstellen	1 135	1 416	1 580
davon Hauptanschlüsse	816	1 077	1 178
Nebenanschlüsse	87	339	402
Anzahl der der Vermittelungsanstalt zur Beförderung zugegangenen Telegramme	1 897	2 330	2 025
Anzahl der von der Vermittelungsanstalt an Teilnehmer mittelst Fernsprecher übermittelten Telegramme	1 291	2 023	2 415
Zahl der ausgeführten Gespräche	2 996 496	3 780 945	3 542 133
davon zwischen Teilnehmer an der hiesigen Stadtfernsprecheinrichtung	2 626 070	3 313 731	3 345 368
im Vororts-, Nachbarorts- und Bezirks-Verkehr	448 216	331 467	115 784
im Fernverkehr von Danzig abgegangene Gespräche	92 001*)	135 747*)	80 981*)

c) Zahl der Beamten.

Am Jahresschlusse waren am Telegraphenamt beschäftigt:	1900	1901	1902
Beamte	86	98	115
Unterbeamte	26	31	30

*) Einschließlich der in Danzig ankommenden Gespräche.

II. Statistische Übersicht des Post-Verkehrs des Kaiserlichen Postamts zu Danzig.

		1900:	1901:	1902:
Eingegangen sind:				
Briefpostsendungen überhaupt	Stück	10 220 860	11 963 276	12 411 594
darunter waren:				
gewöhnliche Briefe und Postkarten	„	8 394 265	9 629 809	9 947 159
eingeschriebene Briefsendungen	„	117 901	122 713	121 107
Drucksachen	„	1 574 872	2 029 742	2 168 010
Warenproben	„	133 822	181 012	175 318
Pakete ohne Wertangabe	„	715 350	692 583	703 152
zum Gesamtgewicht von	kg	3 576 750	2 770 332	2 812 608
Briefe und Pakete mit Wertangabe	Stück	39 014	39 327	36 915
zum Wertbetrage von zusammen	Mk.	70 591 316	67 219 629	76 682 141
Postanweisungen	Stück	527 392	568 469	613 520
zum ausgezahlten Gesamtbetrage von	Mk.	37 317 394	39 383 973	40 293 690
Postaufträge zur Geldeinziehung	Stück	12 481	12 182	10 625
zu dem Gesamtbetrage von	Mk.	1 784 783	1 595 842	1 498 125
Postaufträge zu Wechselaccept-Einholungen	Stück	279	207	165
Aufgeliefert sind:				
Briefpostsendungen überhaupt	„	14 470 144	16 151 408	16 877 302
darunter waren:				
gewöhnliche Briefe und Postkarten	„	10 957 453	12 841 234	13 066 364
eingeschriebene Briefsendungen	„	125 281	133 468	129 884
Drucksachen	„	3 059 160	2 889 874	3 385 356
Warenproben	„	328 250	286 832	295 698
Pakete ohne Wertangabe	„	482 361	501 455	515 331
Briefe und Pakete mit Wertangabe	„	36 945	37 332	35 976
zum Wertbetrage von zusammen	Mk.	65 259 861	69 327 844	62 784 818
Postanweisungen	Stück	417 645	458 797	470 905
zu dem eingezahlten Gesamtbetrage von	Mk.	30 528 410	31 531 263	31 877 828
Postaufträge	Stück	14 479	13 870	13 492
Zeitungsnummern	„	6 631 314	6 669 527	6 714 283
Außergewöhnliche Zeitungsbeilagen	„	954 934	693 633	793 981
Am Jahresschluß bestand das hiesige **Personal** aus:				
Beamten		74	76	79
Unterbeamten		198	201	203
Die hiesige **Posthalterei** unterhielt				
Postillone		17	17	17
Pferde		21	21	22
Wagen		7	7	8
(Außer diesen Wagen, welche Eigentum des Posthalters sind, befinden sich im Gebrauche reichseigene Wagen)		24	22	19
Im Orts- und Landbestellbezirke des Postamts waren vorhanden:				
Briefkasten		112	99	101
amtliche Verkaufsstellen für Postwertzeichen		32	32	30
Zur Postbeförderung benutzte Privatpersonenfuhrwerke		1	1	2
Zwischen dem Postamte und den Eisenbahnhöfen wurden täglich ausgeführt: Posttransporte		28	31	31

Danzig, im Mai 1903.

Das Vorsteher-Amt der Kaufmannschaft.

Berenz.

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

Allgemeine Übersicht 3

I. Tätigkeitsbericht des Vorsteher-Amtes der Kaufmannschaft für das Jahr Mai 1902/03.

I. **Zollwesen:**

Zolltarifgesetz 7
Privattransitlager 8
Neue Handelsverträge 8
Fleischbeschaugesetz 8
Zollamtliche Behandlung von Schamottesteinen 9
Postzollamt 9
Beleuchtung des Packhofes 9
Zolldienststunden am Packhof 10

II. **Post- und Telegraphenwesen:**

Packetbestellgeld 10
Sonntagsbriefbestellung 10
Fernsprechverkehr 10
Telegraphencode 10

III. **Eisenbahnverkehr:**

Enquete Klinckowström 11
Beförderung von Häuten und Fellen 11
Zuckertarife 11
Ausfuhrfrist für Zucker 12
Spiritus-Ausfuhrtarife 12
Kohlenausnahmetarif 13
Ausnahmetarife für Gießereiroheisen und für Steinkohlenteerpech . . 13
Geheizte Güterwagen 13
Frankaturzwang für leere Emballagen 14
Personenzugangelegenheiten 14

IV. **Speicherbahn:**

Rechnung 15/16

V. **Hafen:**

Schuitenlake 16
Liegeplätze bei Weichselmünde 16
Hafenbassin 16
Krangebührentarif 17
Segeln im Hafenkanal 17
Verlängerung des Weichseluferbahnkais 17
Verpachtung eines Uferstreifens an der Broschkischen Straße 17
Wellenbrecher in der Neufährer Mündung 17
Verkehr durch die Plehnendorfer Schleuse 18
Lotsennachtdienst 18
Hafenamt 18
Hafenbaukasse 18
Hafengeldtarif 19
Eisbruch 19

Seite

VI. Binnenschiffahrt:
Schleusentarife 19
Schiffseiche 20
Frachtstatistik 21
Weichselstrom-Schiffahrtskommission 21

VII. Einzelne Geschäftszweige:
a. Getreidehandel:
Probenahme 21

b. Mehl- und Kleiehandel:
Begriff „Kleie" 22

c. Zuckerhandel:
Brüsseler Konvention 23

d. Holzhandel:
Verteilung der Holzlagerplätze 23
Holzhafen bei Bohnsack 23
Sturmflut Dezember 1902 23
Holzhandelsgebräuche 23

e. Handel mit Mineralölen:
Polizei-Verordnung 24

f. Reederei:
Quarantänevorschriften 24
Haftung des Reeders aus dem Frachtvertrage 24
Befähigungsnachweis für Seeschiffer und Seesteuerleute 25
Englische Leuchtfeuerabgaben 27

VIII. Verschiedenes:
Wechselproteste 27
Verfahren im Wechselstempelsteuer-Prozeß 28
Kammer für Handelssachen 28
Handelsregister 28
Kaufmannsgerichte 28
Börsengesetz 29
Kartellenquete 29
Genossenschaftswesen 29
Unfallversicherungsgesetz 31
Gebührenordnung für kaufmännische Sachverständige 32
Neue Gewichtsstücke 32

IX. Angelegenheiten der Korporation:
Verschiedenes 32
Rechnungslegung 32
Korporationsmitglieder 33

X. Angelegenheiten der uns anvertrauten Stiftungen:
a. Kabrunsche Stiftung 33
b. Kabrunsches Legat 34
c. Kaufmännischer Unterstützungsfonds 34

XI. Seeschiffer-Armenkasse 34

II. Danzigs Handel, Gewerbe und Schiffahrt im Jahre 1902.

I. Getreidehandel 35
II. Erzeugung und Vertrieb von Mehl und Kleie 42
III. Erzeugung und Vertrieb von Öl- und Ölkuchen 45
IV. Spiritus-, Sprit- und Likörgeschäft 47
V. Zuckerhandel 48
VI. Kakao-, Schokoladen-, Marzipan- und Zuckerwaren-Industrie 52
VII. Holzhandel und Holzindustrie 52

		Seite
VIII.	Kolonial- und Materialwaren-Handel	58
IX.	Petroleumhandel	62
X.	Heringshandel	64
XI.	Salzhandel	66
XII.	Weinhandel	67
XIII.	Bierbrauerei	69
XIV.	Malzfabrikation	70
XV.	Tabakindustrie	70
XVI.	Fabrikation von Bernsteinwaren	71
XVII.	Steinkohlenhandel	72
XVIII.	Fabrikation und Vertrieb von Baumaterialien	74
XIX.	Papier- und Pappenfabrikation	76
XX.	Buchdruckerei	77
XXI.	Chemische Industrie	78
XXII.	Seifenfabrikation	79
XXIII.	Zündholzfabrikation	79
XXIV.	Schiffs- und Maschinenbau	80
XXV.	Reederei	83
XXVI.	Binnenschiffahrt	85
XXVII.	Speditionsgeschäft	86
XXVIIa.	Geld- und Kreditgeschäfte:	
	1. Reichsbankhauptstelle	91
	2. Danziger Privat-Aktien-Bank	93
	3. Danziger Sparkassen-Aktien-Verein	95
	4. Danziger Hypotheken-Verein	96
	5. Vorschuß-Verein zu Danzig	96
	6. Westpreußische Landschaftliche Darlehnskasse	98
XXVIII.	Verkehrs-Statistik	100
	1. Seehafen-Verkehr:	
	Wertberechnung des Waren-Einganges seewärts	104
	Wertberechnung des Waren-Ausganges seewärts	106
	2. Weichsel-Verkehr	107
	3. Eisenbahn-Verkehr	111
	4. Post- und Telegraphenverkehr	115

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google